

NEPTUNUS

MARINE

DRIEMAANDELIJKS MARITIEM TIJDSCHRIFT- REVUE MARITIME TRIMESTRIELLE
46e jaargang - 46e année nr 271 / 2e trimester - 2e trimestre 2003

L'Odyssée de la ligne
Ostende-Douvres
1940 - 1946

De Belgische
Tientsin-concessie

Un tanker nommé
PRESTIGE!

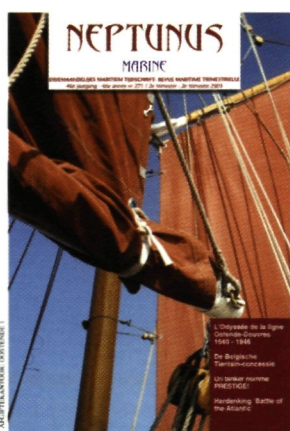
Herdenking 'Battle of
the Atlantic'



"NEPTUNUS"

Driemaandelijks maritiem tijdschrift
Revue maritime trimestrielle

46e jaargang - 46e année
nr. 271 - 2003/2



Verkoop & Abonnementen Vente & Abonnements

Prijs per nummer / Prix par numéro
€ 4,50

Jaarabonnement (4 nummers)
Abonnement annuel (4 numéros)

Gewoon lid / Membre ordinaire
€ 15,00

Steunend lid / Membre protecteur
€ 20,00

Weldoener / Bienfaiteur
€ 30,00

Abonnement buitenland
Abonnement étranger
€ 33,00

Te storten op rekening
A verser au compte

473-6090311-30
van / de Neptunus Oostende

Uitgever - Editeur
VZW Neptunus ASBL
BP 17, 8400 Oostende
Tel/Fax: 059/80.66.66
E-mail: vzw.neptunus@pi.be

Directeur van het tijdschrift - Directeur de la revue
M. Van Bussel - Peerstraat, 34 - 9000 Gent

Hoofdredacteur - Rédacteur en chef
J.-C. Vanbostal

Lay-out
K. De Deyne

Vertaling, verbetering - Traduction, correction
J. Boesmans

Publiciteitswerving - Service publicité
C. Cappon

Raad van Beheer - Conseil d'Administration

Erevoorzitter - Président d'honneur: J.- C. Liénart

Voorzitter - Président: M. Van Bussel

Penningmeester - Trésorier: J.- P. Falise

Secretaris - Secrétaire: N. Vansteenkiste

Beheerders - Administrateurs: W. Bosteels, G. Busard, C. Cappon, M. Decoster, K. De Deyne, L. Delprat, D. Henrard, A. Jacobs, F. Philips, H. Rogie, J.- C. Vanbostal, P. Van Damme, E. Van Haverbeke, G. Vanlerberghe

Politiek en confessioneel onafhankelijk tijdschrift.

Revue libre de toute attache politique ou confessionnelle.

Alle artikels worden gepubliceerd onder de verantwoordelijkheid van de auteurs en vertolken niet noodzakelijk de mening van de Marine.

Les articles sont publiés sous l'entière responsabilité de leurs auteurs et ne reflètent pas nécessairement l'opinion de la Marine.

Niets uit deze uitgave mag verveelvoudigd en / of openbaar gemaakt worden zonder schriftelijke toestemming van de auteur.

Aucun article de cette revue ne peut être reproduit, par quelque moyen que ce soit, sans autorisation écrite de l'auteur.

ISSN 0028-2790 - © Neptunus vzw/asbl Oostende
Aangesloten bij de Unie der Belgische Periodieke Pers
Membre de l'Union de la Presse Périodique Belge

Verantwoordelijk uitgever - Editeur responsable
Jean-Claude Vanbostal - Assebroeklaan, 84 - 8310 Brugge

Druk / Impression: Vanden Broele nv/sa, B 8000 Brugge

Kaft / Couverture: Foto /photo © S. Van Ransbeek

Belgische kolonisatieprojecten in de 19de eeuw

De Belgische Tientsin-concessie

door R. Thys

67

**Armements ostendais et à Nieuport
au XIXème siècle (VIII)**

par A. Delporte

73

Onze loodsboten van 1830 tot heden (IV)

door R.F. Coulier

76

Bootsman Jonsen

par M. Voss

82

HMNLS Zeven Provinciën

door G.A.H. Toremans

85

Vevelles

par G. Linet

88

Info Marine

89

**Herdenking 'Battle of the Atlantic'
60ste Verjaardag**

door KMC J. Geldhof

105

**De Naval Mine Warfare Game Section (NMWGS)
Uniek Trainingsmiddel binnen de NAVO**

door G.A.H. Toremans

107

Un tanker nommé Prestige

par Saint Bernard du Spuikom

109

**Actuele stand van het scheepsbouwprogramma
van de Amerikaanse Marine**

door L. Naessens

111

L'Odyssée de le ligne Ostende-Douvres 1940 - 1946 (I)

par G. Billet

113

Jeanne d'Arc beëindigt 2002 - 2003 Campagne

door G.A.H. Toremans

117

Panorama Maritime

Pour plus de sécurité dans les ports européens

par H. Rogie

120

Maritiem Panorama

Resultaten in 2002 van de havens in de range

Le Havre - Hamburg

door T. Slabbynck

122

De T/S Paster Pype: eindelijk beschermd!

door Saint Bernard du Spuikom

124

Kroniek van het personeel

Chronique du personnel

125

Aanleggen van vreemde militaire schepen in België

Escales de navires militaires étrangers en Belgique

126

INHOUD
SOMMAIRE



PORT AUTHORITY ZEEBRUGGE



**Havenbestuur
Brugge - Zeebrugge
(MBZ nv)
Isabellalaan 1
8380 Zeebrugge**

Tel. 050 54 32 11
Fax 050 54 32 24
www.portofzeebrugge.be
e-mail: mbz@zeebruggeport.be

ZEEBRUGGE, EEN NETWERK OP EUROPA

Belgische kolonisatieprojecten in de 19de eeuw

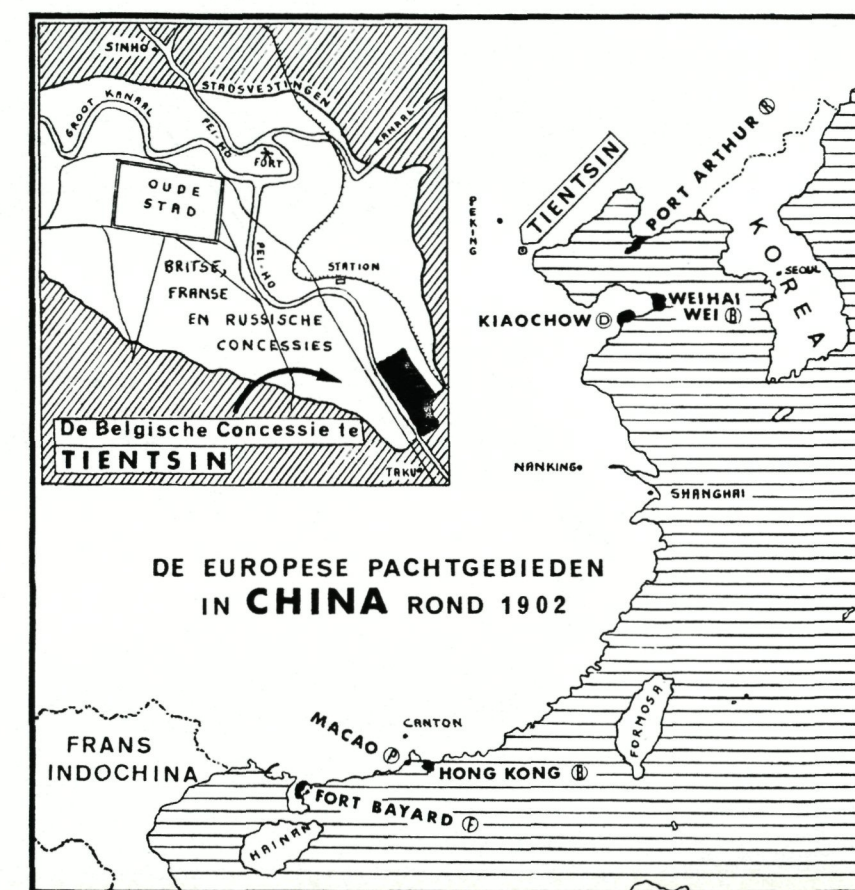
De Belgische Tientsin-concessie

De Belgen zijn nooit een zeevarend volk geweest zoals onze buurlanden die reeds vanaf de 15de eeuw de wereldzeeën gingen bevaaren op zoek naar wingewesten. Maar eens een onafhankelijke staat zullen we aardig ons best doen om de grote kolonistoren de loef af te steken. Reeds in 1831 zullen we trachten de Nederlanders Java afhandig te maken. In 1848 steekt de kotter Marie-Louise met enkel honderden landgenoten de oceaan over om in Guatemala een kolonie te stichten. Nog in 1848 zorgt luitenant-ter-zee Van Haverbeke aan boord van diezelfde Marie-Louise voor een heuse kolonie in Afrika aan de Rio Nunez. Ook op Abessinië laat Leopold I zijn blikken vallen en in 1876 start het grote Kongo-werk waarvan iedereen de geschiedenis genoegzaam kent.

Dan is er ook de Zuidpool met in 1898-1899 de overwintering van Adrien de Gerlache en de ontdekking van Dancoland en de eilanden Brabant, Antwerpen en Luik. In 1958 stoomt er alweer een de Gerlache op naar Antarctica. Hij vestigt er de Boudewijn-basis en ontdekt twee bergketens, de Belgica- en de Fabiolabergen.

Naar China: 1845-1902¹

Met dit kort overzicht van onze koloniale prestaties vergeten we echter een gebied waarvan ongetwijfeld destijds de meeste Belgen niet eens het bestaan vermoeden: Tientsin. Inderdaad hebben we naast Kongo, Ruanda-Burundi en Rio Nunez ook



27 jaar lang een Chinees gebied beheerd. Niet helemaal zoals Hong-Kong en ook niet zo groot, maar belangrijk genoeg om er enkele woorden aan te wijden.

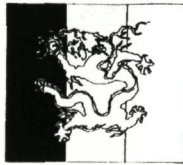
Noch op spectaculaire wijze noch met grote middelen kwamen we in het bezit van dit stukje grond. Integendeel, we volgden steeds de grote mogelijkheden op de voet, we keken de kat uit de boom en lieten door hen de kastanjes uit het vuur halen.

De Engelsen en de Fransen waren reeds vroeg met handeldrijven op China bezig. Niet zonder moeilijkheden. Want de Chinezen waren zeer onwillig om hun havens voor die vreemdelingen open te stellen. Er kwamen oorlogen bij te pas om enkele haventjes open te krijgen, om te kopen of te verkopen. Een eerste gelegenheid voor België bood zich aan na de Opiumoorlog (1839-1842), door Engeland met

¹ Cfr. hieromtrent onze artikelenreeks "Het China der Belgen" in Neptunus nr. 3, nr. 4 van 2002 en nr. 1 van 2003.

Concession belge de TIENTSIN

TERRITOIRE CONCÉDÉ À PERPÉTUITÉ À LA BELGIQUE 1902 - 1931



Concession Russe

Bande de terrain
mise à la disposition
de la Belgique (non occupée)
Article 9 du traité sino-belge du 22 1902
34 ha

Concession belge de Tientsin
49 ha - 1160 m x 420 m
Traité de cession du 6 2 1902
Traité de rétrocession 30 2 1931

Village chinois de Ta Chi Ku

Concession allemande

0 100 200 300 400 500 600 700 800 m

(27)

7 1914



Spoor- en kadewerken in Tientsin

grote middelen gevoerd om zijn Chinese opiummarkt vrij te houden. Met als resultaat een voor China ontrendend verdrag waarbij het verplicht werd vijf grote havens open te stellen, oorlogsschatting te betalen, consulaten te laten openen enz. Iedereen profiteerde van dat verdrag: Engeland, Frankrijk en de Verenigde Staten. De vierde in de rij was België dat bij verdrag van 25 juli 1845 dezelfde commerciële en consulaire voordelen kon bekomen als voornoemde landen. Voortaan konden we dus handel drijven in de havensteden Canton, Ning-Po, Amoy, Foutcheou en Shanghai en er consulaten installeren. De vrije uitoefening van de christelijke godsdienst werd gegarandeerd.

Maar nieuwe oorlogen en conflicten volgden wegens het niet respecteren van de afspraken en de vervolging van missionarissen door de Chinezen. Canton werd gebombardeerd door een gemengd eskader en in oktober 1860 vielen de geallieerden Peking binnen, plunderden de stad en staken het keizerlijk paleis in brand. Daar verdienden de Europeanen hun bijnaam 'barbaren'! In 1865 kwam er een nieuw verdrag tot stand waarbij België eveneens het recht verkreeg op de Blauwe Rivier te varen en een diplomatieke missie naar Peking mocht zenden.

Alle moeilijkheden waren echter nog niet verdwenen. Er braken lokale opstanden los, Franse missionarissen werden vermoord, de moord op de Franse consul Margary ontkende in 1875 een Frans-Chinese oorlog enz. Zonder de Japans-Chinese oorlog te vergeten waarbij de Japanners een groot deel van China bezetten, zoals Mandchourije, Port-Arthur, Wei-Hai-Wei, het eiland Formosa... Dit alles was desastreus voor China dat zich verplicht zag op 17 april 1895 de Vrede van Shimonoseki te tekenen, waarbij een reeks Chinese gebieden in Japanse handen overgingen en reusachtige oorlogsschattingen dienden betaald. Duitsland bekwam het pachtgebied van Kiaochow, Rusland verkreeg Port-Arthur, Frankrijk palmde Kuang-Tcheou-Ouan (Fort Bayard) in en Engeland, dat reeds in het bezit was van Hong-Kong, eigende zich Wei-Hai-Wei toe. Tenslotte werd Shanghai in twee concessies opgedeeld: een internationale en een Franse. We schrijven 1898.

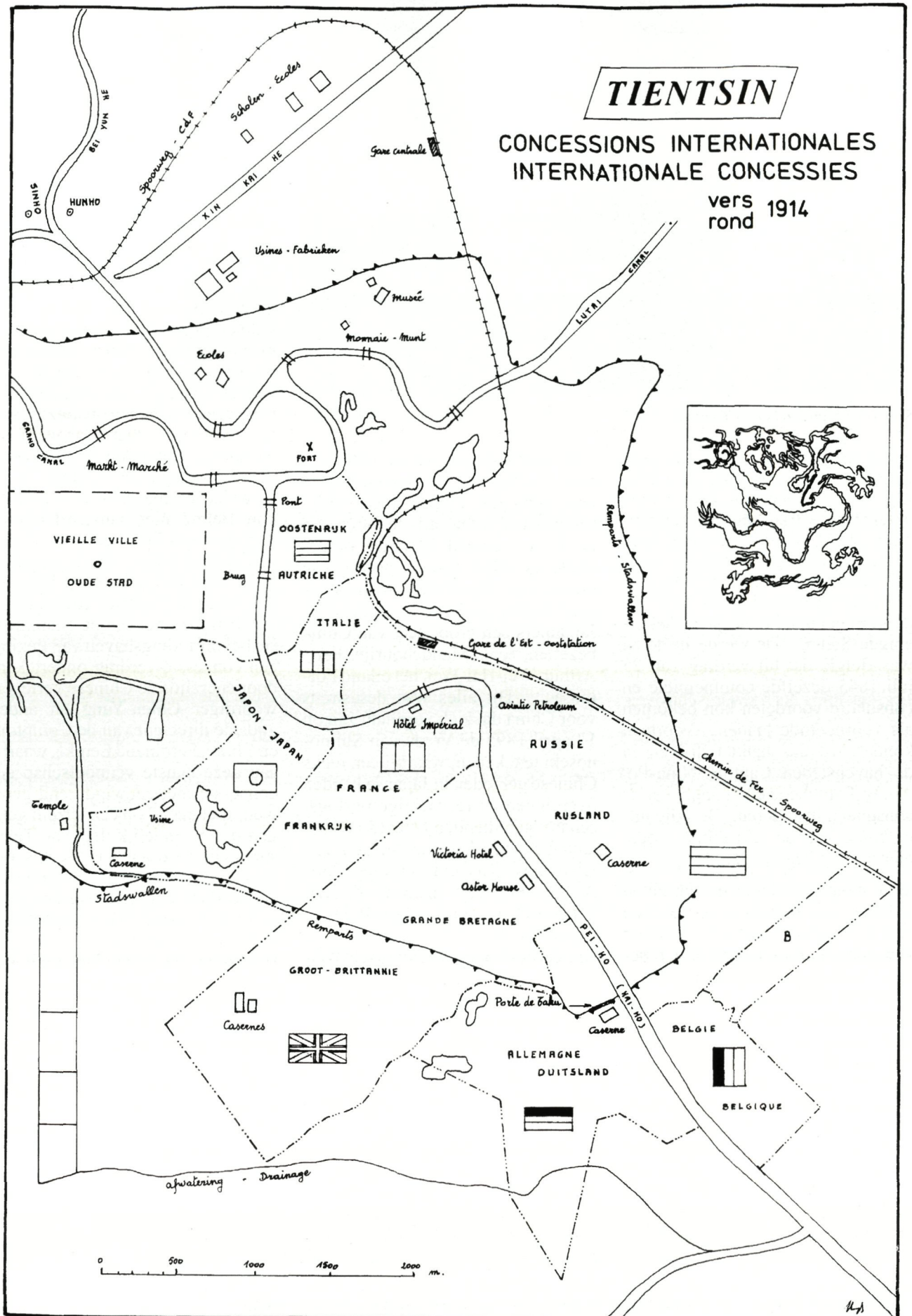
'Comptoirs en Chine': 1902-1912

In 1894 was Shanghai nog niet in concessies verdeeld. Maar er waren wel zakenlui gevestigd en consuls om ze bij te staan. Ook België had

er zijn consul en handelsvertegenwoordiging: de S.A. des Comptoirs en Chine. De handelsrelaties waren echter niet zo schitterend zoals bleek uit een brief van de consul aan Brussel. "Talrijke Belgische producten", zo schreef hij, "worden hier ingevoerd door Duitse en Engelse schepen en worden als Duitse en Engelse waren verkocht. En wanneer de Chinezen gewezen wordt op het feit dat ze eigenlijk Belgische goederen kopen, dan willen ze er niet meer van weten. Hoe kunnen deze oosterlingen zich ook maar enig idee vormen van een land waarvan ze nooit één enkel schip hebben gezien?" Inderdaad hadden we niet eens schepen om onze waren te vervoeren. Maar daar werd aan verholpen. Inmiddels was trouwens de CMB opgericht. Maar in het licht van de gebeurtenissen van 1898 kon België niet aanvaarden minderwaardiger behandeld te worden dan andere naties. Op 16 augustus 1902 werd dan ook op het Belgisch consulaat te Tientsin, een stad met 750.000 inwoners en de belangrijkste bevoorradingshaven van Peking, een concessie-verdrag ondertekend door enerzijds de Chinese vertegenwoordiger Chien-Yung en anderzijds de directeur van de Comptoirs en Chine, Ferdinand Lemké, waarbij aan deze laatste vennootschap een concessie met eeuwigdurend genot werd toegekend op een terrein gelegen in het zuidelijk deel van Tientsin. Dit verdrag was slechts een bevestiging van een voorafgaand akkoord van 6 februari van hetzelfde jaar tussen onze vice-consul Ketels en de heren van Tientsin, Chang en Ho-Chien. De eigendomstitels van de gronden en gebouwen werden overgedragen tegen betaling van 45.000 taëls, of 137.250 toenmalige franken. De overeenkomst bepaalde eveneens dat een deel van die gronden aan Duitse onderdanen toebehoorde en dat bijgevolg de S.A. Comptoirs en Chine met deze laatste diende af te spreken met het oog op een eigendomsoverdracht². Hoewel slechts bestuurder van de Comptoirs fungeerde de heer Lemké in

² Die overname liep niet zo maar van een leien dakje en we waren verplicht die gronden, die 15% van de totale oppervlakte besloegen, zeer duur van de Duitse eigenaars af te kopen.

vers 1914





Tempelpoort in Tientsin.

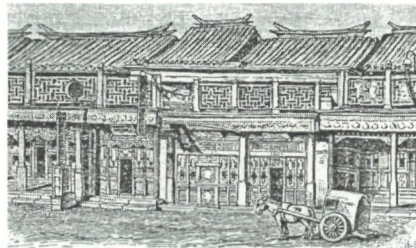
dit geval als officiële vertegenwoordiger van de Belgische regering, ten bewijze waarvan de akte medeondertekend werd door onze viceconsul en gelegaliseerd door de secretaris-generaal van ons ministerie van Buitenlandse Zaken, baron van der Elst. Cfr. de gedetailleerde beschrijving van deze concessie in bijlage.

'Concession belge de Tientsin': 1912-1927

In afwachting dat de Belgische overheid deze concessie zou overdragen aan de S.A. de la Concession belge de Tientsin, beheerde de S.A. Comptoirs de Chine het gebied en gaf ze het de voor de handel vereiste infrastructuur. De overdracht van het territorium gebeurde bij akte van 11 december 1912 in aanwezigheid van onze minister van Buitenlandse Zaken Davignon en R. Warocqué, afgevaardigd beheerder van de Charbonnages de Mariemont et Bascoup. De nieuwe maatschappij werd gemachtigd gronden te kopen en te verkopen. Ze mocht taksen heffen doch diende vooraf de tarieven aan Brussel voor te leggen. De maatschappij kon bouwen en verbouwen maar dan met de instemming van de Belgische municipaliteit, het lokaal bestuur. Dit bestuur was verantwoording verschuldigd aan de Belgische regering die, in hoofde van de minister van Buitenlandse Zaken aldaar vertegenwoordigd door onze consul, het gezag uitoefende over de concessie. De consul had tevens rechtsbevoegdheid inzake zowel personen als goe-

deren. Overigens was de Belgische regering gebonden aan zekere beloften zoals het respecteren van de Chinese begraafplaatsen, de watervoorziening, het aanleggen van een weg en het bouwen van een kaai-muur ten behoeve van omliggende dorpen. In tegenstelling tot de pachtgebieden-zoals ten dele Hong-Kong bleven de concessies onder Chinese soevereiniteit en hadden de Europese staten enkel bestuursbevoegdheid; wel genoten zij het voordeel van de exterritorialiteit.

Tot stand gekomen in een woelige periode zou onze concessie evenwel niet de vruchten afwerpen die men ervan verwacht had. Er werden wel een reeks nuttige werken uitgevoerd doch bijzonder renderend was het gebied niet. We waren trouwens in Tientsin niet alleen, maar omringd door de Duitse, de Franse en de Engelse concessies. Dat betekende een gevoelige concurrentie van mogelijkheden die beter beslagen



waren. Er was bovendien weinig belangstelling voor het verworven gebied in België zelf. De eerste wereldoorlog was daar niet vreemd aan. In 1919 had ons land wel andere zaken aan het hoofd dan het in leven houden van een 20.000 km ver gelegen concessie. Zo daalde stilaan het animo dat er vóór de oorlog wel was.

Ook in China was het niet meer zoals voorheen. Op het ogenblik dat Davignon de concessie overdroeg aan de gelijknamige maatschappij was het land al een jaar geen keizerrijk meer. De republiek was uitgeroepen. Maar niet iedereen nam dat. Er kwam de dictatuur van Yuan Shih-Kai, daarna heerste er anarchie en tenslotte greep de Kuomintang de macht. China werd sterker. Vooral Amerika ging zich er voor interesseren. Het kocht en verkocht.

Vooral wapens. Zo kon de Kuomintang de opstanden onderdrukken en een sterk regime vestigen. Rond de jaren 1920-1930 was China dan ook sterk genoeg om de teruggave van de concessies te vorderen. Daar stonden trouwens de Verenigde Staten achter, die als enigste geen concessie bezaten en de machtspositie vreesden van de Europeanen, wier monopolie in de grote havens ze wilden breken. Voor de eerste keer in de geschiedenis van de betrekkingen van China met de Westerse mogendheden werden er vanaf 1924 verdragen gesloten die voor China voordelig uitvielen. Er kwamen verdragen met Rusland, met Duitsland, met Engeland dat zijn Wei-Hai-Wei concessie teruggaf, met Frankrijk in verband met Indochina en uiteindelijk ook op 31 augustus 1929 met België waarbij we aan onze concessie verzaakten.

Er zijn op dat stukje grondgebied geen roemruchtige daden gepleegd en evenmin hebben er wereldschokkende gebeurtenissen plaatsgegrepen. Maar we zijn er 27 jaar lang gebleven en hebben onze stempel gedrukt op dat deel van Tientsin. Wij schreven tenslotte onze naam in de geschiedenis van dit grote land en de bladzijde aan België gewijd was in ieder geval vlekkeloos, wat van de meeste van de andere naties aldaar vertegenwoordigd gedurende diezelfde periode niet kan gezegd worden.

R. Thys

Bronnen

Commeaux, Ch. *L'Histoire de la Chine. In Cahiers de l'Histoire*, 1963.

Verniers, L. *Het Brevier der Belgen. De Boeck*, 1947.

Winkler Prins *Encyclopedie. Elsevier* 6de druk.

Wet van 2.9.1913 betreffende goedkeuring overeenkomsten van 1902 en 1912.

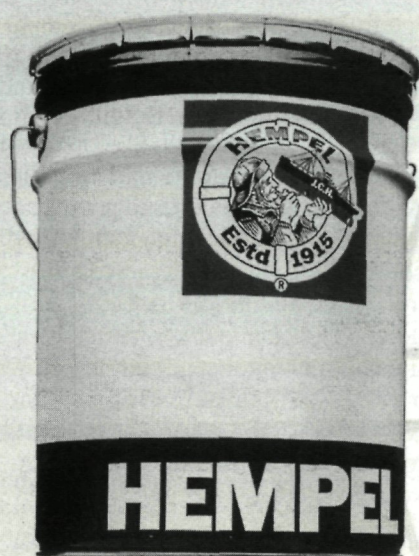
Beschrijving van de Tientsin-concessie

Het zal wel niemand verbazen dat onze geschiedenisboeken, hoe gespecialiseerd ook, met geen woord reppen over deze Tientsin-episode. Het is dan ook dankzij Franse bronnen dat het ons mogelijk is hier een rudimentaire beschrijving van onze concessie te geven. Ze was gelegen langsheen de oostelijke oever - de linkeroever - van de Pei Ho (Witte Rivier) en begrensd door de Russische concessie en de stadswallen. Ze was precies 1168 meter lang langsheen de rivier en 450 meter in de richting van de spoorweg, waarmee ze evenwel geen verbinding had. Maar op ons verzoek stonden de Chinezen een uitbreiding toe van de concessie in de richting van de spoorweg; van deze gunst werd evenwel geen gebruik gemaakt. De oppervlakte bedroeg ca. 0,5 km² (474 mows en 50 fangs zoals aangeduid in Chinese maten in het verdrag). Er waren weinig wegen en uiteraard geen verharde. Een der eerste programmapunten van de Belgische municipaliteit was dan ook het aanleggen van een kasseiweg. Ook werden oeverwerken uitgevoerd; zo werd over de ganse lengte een kaaimuur met pakhuizen gebouwd.

De twee Chinese begraafplaatsen werden, zoals overeengekomen in het verdrag, onaangeroerd gelaten. Hetzelfde gold voor de woningen van de Chinese bewoners.

De concessie telde ca. 10.000 inwoners, waarvan ongeveer 300 Belgen die voor het merendeel langsheen de rivier woonden, waar ze over hun eigen kerk, school en ziekenhuis beschikten.

Bij de definitieve overdracht in 1930 aan de Chinezen hadden de meeste Belgen reeds de stad verlaten.



A lot more than paint!

THE SUPERIOR SOLUTION TO ALL YOUR COATING PROBLEMS

HEMPEL COATINGS (BELGIUM) n.v.

SINT-PIETERSVLIET, 7 - B.2000 ANTWERPEN 1

TEL.: (03) 220 61 60 - FAX: (03) 220 61 79

Nos armements de navires de mer au XIXème et au XXème siècle à Ostende et Nieuport

Armements ostendais et à Nieuport au XIXème siècle (VIII)

L'ÉPOQUE IMMÉDIATEMENT APRÈS NOTRE INDÉPENDANCE 1830 - 1834

Den Duyts - Denduyts

La famille **Denduyts** fut l'une des plus importantes qui arma des navires à Ostende. Malheureusement, nous ne connaissons rien de leur généalogie. Du fait du nombre élevé des navires à évoquer dans cette étude (seize), nous avons divisé cette monographie en deux parties: la première allant jusqu'en 1852, année correspondant à un tournant décisif, et la seconde que nous évoquerons au huitième chapitre. Dans notre récit, nous avons déjà eu l'occasion de faire la connaissance de Prosper Denduyts, négociant ostendais et témoin du mariage à Gand en 1846 de Jacques De Sorgher (1811-1886) et Marie Th. Kinsoen. Jacques était un fils de Jacques Berthold, bédandrier ostendais (1762-1817) et Marie J. C. Van de Kerckhove. Une deuxième évocation de ce nom en 1820 fut celle d'Everaerd Den Duyts, qui lui aussi était propriétaire à l'époque d'un bateau de navigation intérieure, comme les précités.

Les Denduyts furent assurément une véritable famille de marins, déjà à en juger par le nombre de capitaines que l'on retrouve. Et notamment un certain "E." Denduyts, successivement en charge des DE COCK, DIOMÈDE et ÉGIDE de l'armateur gantois de Cock entre 1828 et 1837. Mais s'agit-il de l'Everaerd de 1820? Pendant cette même période, nous trouvons encore un capitaine "J." Denduyts sur le koff



PAULINE des de Cock jusqu'en 1832, qui avait fait escale à Ostende en septembre 1829. C'est sans doute lui qui reprit le commandement de l'*ECLIPSE*, premier navire de mer de notre armement.

Nous évoquons ici les initiales de plusieurs personnages que nous rencontrerons au cours de notre récit. Nous ne pouvons malheureusement pas les situer les uns par rapport aux autres, faute d'informations généalogiques:

- Everaerd, déjà introduit dans cette monographie, qui pourrait être l'armateur de 1820 ou le capitaine "E.", et sans doute un frère de Jacques;
- Prosper, cité par une source en 1846;
- "D." père et "D." fils;

- Jacques, capitaine, frère de "E." et qui fut probablement perdu avec son navire en 1855;
- "A", cité par une source comme acheteur d'un navire en 1855;
- Louis, sans doute "L.A." et qui serait décédé en 1872 ou 1873; nous pensons qu'il fut l'armateur principal;
- Enfin, un autre membre de la famille, "**Denduyts-VandeVelde**", neveu de "L." était installé à Gand; nous verrons qu'il arma également un navire, et pensons qu'il pourrait être le père de Gustave.

Avant de passer les navires en revue, évoquons la longévité toute particulière d'aucuns et en particulier des deux premiers, qui restèrent en service pendant plus de 40 ans! De ce fait, certaines histoires qui

font partie de la première partie s'étendront dans le temps jusqu'en 1876...

Le début des activités maritimes se situe en 1832; l'évolution de l'armement sera lente mais en progression constante pour atteindre son apogée au début des années 1860. Depuis l'établissement d'Ostende en port franc, deux types d'industrie s'étaient particulièrement développés: le raffinage du sel et la distillerie; nous verrons que les Serruys furent fort actifs dans la seconde tandis que les Denduyts se spécialisèrent dans l'importation du sel. En effet, les temps de la "grande saline d'Ostende" étaient longtemps révolus et il fallait aller chercher le sel en Espagne ou au Portugal. Nous verrons encore que les navires furent souvent alignés sur le trafic avec l'Angleterre.

Comme nous l'avons écrit, il faut attendre 1832 pour que le nom Denduyts soit associé à celui de nos armateurs de navires de mer, lorsque "**L. Denduyts**", que nous pensons être Louis, reprit le pleit à dérives **ÉCLIPSE** de l'armateur anversois **J. Lenaers**, qui le tenait lui-même du capitaine **De Valck**, père, de Gand. C'est J. Denduyts qui en fut le premier capitaine.

Le navire fut reconstruit une première fois en 1839; on le disait alors "smack", ce qui ne l'empêchait pas d'aller charger régulièrement à Londres. En 1849, il fut encore reconstruit, en goélette cette fois, et continua à se rendre en Angleterre.

Un rapport datant de 1853 le dit rentré à Ostende de Pitea quand éclata à bord une "rixe sanglante"; un matelot reçut trois coups de couteau dans le ventre tandis que le cuisinier s'était pendu. De nombreux capitaines se succédèrent à son bord depuis 1835, qui seront pour la plupart encore en fonction sur d'autres unités de l'armement: L. Simons, J. Muyliaert, Vanden Kerckhove, J. Halewyck, L. Clasen, L. De France, et Joseph De Fraeye du 11 septembre 1857 jusqu'en 1860; après de rapides changements encore (capt. Watkinson et Auguste De Bruyne), c'est le second de l'**UNION**, L. Cattoor, qui reprit le commandement en juin 1862. L'**ÉCLIPSE** devait avoir un Jonas à bord qui en voulait

aux cuisiniers: le 31 octobre 1863, la goélette fut en relâche forcée à Milford lors d'un voyage de Liverpool à Ostende, avec perte de bastingage etc, "ayant reçu un coup de mer qui a jeté le cuisinier par-dessus bord".

Au cours de la seconde partie des années soixante, le navire fut utilisé au transport de minerai en provenance de Carthagène. Mais on ne trouva bientôt plus de fret adapté à un si petit navire par rapport aux nouveaux grands voiliers de l'époque et aux lignes de caboteurs à vapeur fréquemment utilisés sur cette route. Après avoir desservi Liverpool jusqu'à la fin, en désarmement depuis 1871, il fut revendu fin 1874 à l'armateur brugeois **L. Vandepitte** selon le Bureau Véritas, mais à J. Muyliaert selon d'autres sources, et qui le garda encore deux ans, sans toutefois le rebaptiser.

Le deuxième navire mis en service par L. Denduyts fut la goélette de 160 tonnes **UNION**, en 1834; J. Denduyts en fut à nouveau le premier capitaine. Le navire avait cette fois été construit pour compte de l'armateur, à Ostende, mais nous n'avons pas retrouvé le nom de son constructeur. Le capitaine Van de Steene succéda à J. Denduyts, puis fut remplacé par A. Van der Heyde. Depuis 1845 ou plus tôt, c'est E. Denduyts qui reprit le commandement. En juin 1853, De Potter,

second de la **ROSALIE**, fut promu capitaine de l'**UNION** tandis que E. Denduyts devint capitaine de la **ROSALIÉ**. De Potter fut remplacé par D. Van Schoote en juillet 1855. Notons à l'actif de ce dernier le sauvetage suivant: le 23 août 1856, l'**UNION** rentra à Ostende ayant à bord l'équipage de 13 hommes du trois-mâts barque anglais **CASHMERE** c. Ward. Ce dernier, en voyage de Riga à Plymouth, avait été fort éprouvé lors de la tempête du 20 au 21 août; le 21 à 7 heures du matin, il fut aperçu à hauteur de St. Albans' Head par l'**UNION**; le **CASHMERE** était en détresse, complètement en pièces, pavillon en berne; il avait déjà coupé le mât de misaine et tout était détruit au point que l'équipage "flottait" sur la cargaison.

En 1857, la charge de l'**UNION** fut reprise par le capitaine L. De France de l'**ÉCLIPSE** tandis que Van Schoote passait sur le **VICTOR**. Deux ans plus tard, De France fut remplacé par J. De Rette, qui restera alors en charge jusqu'à la fin. Notons encore de fortes tempêtes en 1860; l'une força l'**UNION** à relâcher à Falmouth le 10 septembre, au cours d'un voyage de Liverpool à Ostende, avec perte de son petit hunier et de ses vergues de misaine. Le 15 novembre, le navire perdit encore son mât de hune. En juin 1862, le second, L. Cattoor, fut



Daniels-Dubar Edit

promu capitaine de l'ÉCLIPSE en remplacement de De Bruyne. Quant à notre goélette, après avoir encore servi sur la ligne de Liverpool en 1867, elle fut mise à la chaîne en 1871 et désarmée en 1874. L'UNION fut vendue en 1875.

Le 16 novembre 1838, Le chantier **De Zutter** d'Ostende lança le **VIGILANT** pour compte de L. Denduyts. Ce navire était une belle goélette de 208 tonnes, à un pont et calant 13 pieds. Nous ne connaissons pas son premier capitaine mais savons que le capitaine Van Groenendaël succéda à F. Muyliaert en 1846, après des réparations au navire, qui fut doublé en zinc en 1850.

En janvier 1852, J. Denduyts "jeune", second du **VIGILANT**, fut promu capitaine et remplaça Van Groenendaël qui reprit le **JEAN VAN EYCK** de Chantrell. Le capitaine J. Halewyck fils le remplaça en 1854. En 1856, c'est L. Clasen qui en fut le maître après dieu. Notons un voyage en septembre 1858 à destination du Rio Grande. Clasen fut remplacé en 1862 par F. Vandesteene, le second de la **VICTORINE**, promu capitaine, alors que lui-même prenait le commandement de la **VICTORINE**. Notons deux incidents en 1859. Le 28 avril, en voyage d'Ostende à Liverpool, le **VIGILANT** fut remorqué dans la baie d'Holyhead avec perte de grand mât, chaloupe et beaupré cassés, ayant chassé sur ses ancres. Le 1er novembre, le capitaine Clasen fut contraint de rentrer en relâche à Ostende, qu'il avait quitté le 31 octobre au soir, avec perte générale de ses voiles; on dit que le navire avait couru un grand danger.

Après des voyages "au sel", encore en 1862, le **VIGILANT** fut aligné sur la route des minerais, ramenant typiquement du zinc de Carthagène. Le 16 juillet 1867, en revenant de Girgenti, il s'échoua entre le port militaire et de fort De Ruyter à Flessingue; il fut renfloué et suivit pour Terneuzen. En 1871, V. Gillegodts en prit le commandement. Le 30 décembre, en voyage de Shields à St. Ubes avec du charbon, le **VIGILANT** entra en relâche à Ostende avec une voie d'eau; il fut déchargé le jour même et mis en réparation le lendemain.

On peut suivre l'évolution des chargements au cours des temps grâce à ces rapports concernant les sinistres maritimes dans lesquels furent impliqués les navires. Le 23 septembre 1872, sur le point d'arriver

à Liverpool, le navire se trouvait mouillé en rivière depuis deux jours, quand il fut abordé par la goélette **AGATHA** (c. Goudio) venant de la Clyde à ce port. Le **VIGILANT** perdit son bout-dehors et éprouva des avaries à son taille-mer.

En 1873, le **VIGILANT** fut désarmé. Le dernier rapport que nous ayons trouvé à son sujet date du 12 octobre 1874, quand il arriva à Anvers, d'Ostende et sur lest, commandé par le constructeur **Van Renterghem**. Alors que nous pensions qu'il allait être mis à la casse dans son chantier, le navire y subit sans doute des réparations, car il fut vendu en fin d'année. Le 26 avril 1875, le consul de Norvège et de Suède délivra un acte de "nationalisation intérimaire" à la goélette qui fut rebaptisée **MATHILDE**. Nous pensons qu'elle revint à Anvers le 10 mai, en provenance de Göteborg et commandée par le capitaine Frederickson.

Dans notre chronologie, nous sommes fort étonnés de ne point retrouver de Denduyts dans la rubrique "armateurs" de l'almanach de 1841, alors qu'ils avaient trois navires en service.

Mais nous abordons maintenant le cas controversé du vieux sloop de 54 tonnes **CÉRÈS** construit à Ostende en 1808. Nous ne savons pas qui fut son propriétaire jusqu'en 1842, quand le registre du Bureau Véritas le dit enregistré par le capitaine P. Nefors d'Ostende, mais bien qu'il avait été réparé en 1841 et subi de grandes réparations en 1832. Alors que les registres le disent cédé en 1846 par le capitaine **P. Nefors** au capitaine ostendais **Fox**, le journal "Le Courrier" prétend que Denduyts en fut son propriétaire depuis 1845 ou même avant. Toujours est-il qu'il fut "coulé bas" au large de Blankenberghe lors d'un voyage de Terneuzen à Londres, le 26 septembre 1847.

Nous avons débuté cette étude en indiquant que les Denduyts furent intéressés par la pêche, au moins depuis 1820. De 1845 à 1848, nous ne leur avons trouvé qu'un seul bateau, le **FRICOTEUR** de 35 tonnes, immatriculé O41. Il était la propriété de Thomas Van Iseghem. En 1846, les vieux livres font mention d'un certain Prosper Denduyts, comme nous l'avons déjà écrit plus haut. Nous ne connaissons toujours pas sa relation avec les autres personnages énumérés jusqu'ici.

L'année suivante, le chantier **Maertens** d'Ostende livra à L. A. Denduyts un premier navire imposant,

le trois-mâts barque **PROGRÈS** de 236 tonnes, en construction depuis 1846 et qui avait initialement été prévu pour être lancé sous le nom **LOUIS**. Les almanachs reprennent ce chantier au n° 28 du Quai de l'Empereur, le long du chenal d'Ostende. Le navire fut achevé le 29 décembre 1847 et c'est A. Van der Heyde qui en fut son premier capitaine. Cette unité marque un premier tournant dans les activités de l'armement, car on la trouve plusieurs fois sur la route de La Havane. Le 17 août 1850, le navire arrive à Ostende de Liverpool avec d'assez fortes avaries après avoir été abordé dans la Manche par le navire anglais **JAMES** c. Edgar. Le 20 mars 1851, il rentre à Ostende de St. Ubes, ayant à son bord le capitaine Meyer et l'équipage du **RUBENS** de Cateaux-Wattel, perdu totalement au Cap Vert le 24 décembre 1850.

L'almanach de 1851 reprend enfin L. Denduyts comme armateur. Malheureusement, le 20 mai 1852, c'est la rubrique des sinistres maritimes qui fait état du **PROGRÈS** qui, lors d'un voyage d'Ostende à Liverpool, s'était jeté à la côte contre les Smalls. Plus tard, il avait pu se remettre à flot et se dirigeait vers le Waterford quand, arrivé à 15 milles à l'ouest des Smalls, le navire culbuta; son équipage fut recueilli par le s/s **ROBERT EDWARD WARD** c. Ballie de Dordt et passé à bord du smack **ELEONOR** c. Evans qui le débarqua à Waterford Passage le 25 mai.

Et c'est sur cette note triste que nous clôturons la première partie de notre récit consacré à l'armement Denduyts. Nous en reprendrons l'histoire en 1852, alors que les **ÉCLIPSE**, **UNION** et **VIGILANT** écumèrent toujours les mers ...

à suivre

Texte: A. Delporte
Iconographie: E. Mahieu



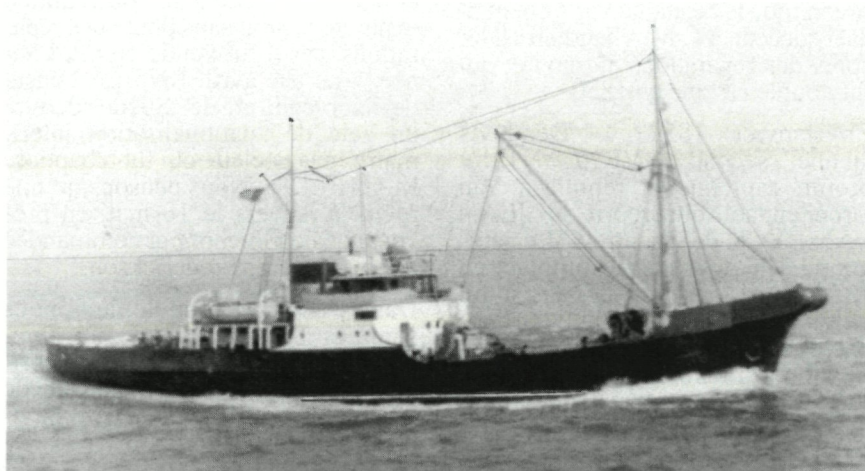
Onze loodsboten van 1830 tot heden (IV)

III - B. Vertrek van de loodsboten en sleepboten op 19 mei 1940

In de voormiddag verliet de laatste kanaalboot, de Franse **Côte d'Argent**, volgeladen met vluchtelingen, Oostende. Om 13 uur was het de beurt aan de staatsleepboot -tevens betonningsvaartuig- **Zeehond**, met naast de familieleden van de bemanning, meer dan 100 vluchtelingen aan boord; hij had de staatsleepboot nr 5, die het zonder bemanning moest stellen, op sleeptouw. Om 16u20 liet de **Zeehond** het anker vallen op de rede van Duinkerke dat nog volop aan het branden was. Ze bleven daar ten anker tot 21 mei om 12 uur. De volgende drie nachten lag het schip voor anker achtereenvolgens te Boulogne, te Dieppe en te St-Valery. Voorbij Dieppe werd de sleep-tros van sleepboot nr 5 losgegooid en is men te St-Valery binnengelopen om voedsel te kopen. Maar wegens de aanhoudende bombardementen voer het schip kort nadien weer buiten om er, op bevel van Capitaine de corvette Aubert, te ankeren. Om 22u50 anker op om koers te zetten naar Brest waar het op 24 mei om 13u10 aankwam; om 16u40 liep de **Zeehond** de haven binnen waar de vluchtelingen onmiddellijk aan wal werden gezet, waarna hij opnieuw op de rede ten anker ging tot 28 mei.

De vluchtelingen werden gehuisvest bij Franse gezinnen in Landerneau en Lesneven, vanwaar ze eind juli per trein huiswaarts keerden.

De sleepboot nr 5 die na het verlaten van Dieppe losgegooid werd, is later in een Franse haven terecht gekomen en kort nadien door de Duitsers in beslag genomen.



19 mei 1940: het sleep- en betonningsvaartuig "Zeehond" vertrok met de stoomsleepboot nr. 5 op sleeptouw.

Foto: collectie R. Coulier

De **Zeehond** verhaalde op 29 mei naar de baai van Le Fret waar hij ten anker bleef tot 18 juni. Die dag om 17u45 kreeg hij het order van de Franse marine om zich naar Engeland te begeven. Op 20 juni te 10u30 ging hij voor anker in de baai van Swansea in het Kanaal van Bristol om even later aan te meren in het South Dock.

Inmiddels waren op 19 mei de A4, A5 en A6 van het Marinekorps

naar Oostende teruggekeerd nadat ze op 17 mei naar Duinkerke waren gestuurd om er gedemagnetiseerd te worden. De Britse Admiraliteit had vooraf aan de Franse marine te kennen gegeven dat ze de havens van Oostende en Zeebrugge zou vrijhouden tot en met 19 mei en ze daarna zou blokkeren. Door het demagnetiseren waren de kompassen echter ontregeld maar er was geen tijd meer om ze alsnog te regelen. De rest van de goudvoorraad

Vaartuigen vertrokken uit Oostende op 19 mei 1940

Nummer/Naam	Schipper
MLB 16	loodsschipper Jules Nierynck
Tender 1	loodsschipper Leopold Maesen
Sleepboot Zeeleeuw	schipper Louis Decrop
Betonningsvaartuig Zeehond	schipper Maurice Verhulst *
Stoomsleepboot nr 5	zonder bemanning (op sleeptouw door Zeehond)

* Andere bronnen vermelden schipper Viane



Stoomsleepboot nr. 5 zonder bemanning op sleeptouw door de "Zeehond".

Foto: Star Ciné Oostende

van de Nationale Bank, die niet tijdig aangekomen was te Oostende om meegegeven te worden met de **Prince Baudouin**, zou naar Dieppe worden gebracht door de A4, onder militair bevel van O/Lt Van Vaerenbergh. Gezien de miswijzing van zijn kompas zou de A4 begeleid worden door de MLB 16, die niet gedemagnetiseerd was en te Oostende was achtergebleven om de archieven van het Loodswezen in veiligheid te brengen. De MLB 16, onder bevel van loodsschipper Jules Nierynck, moest dus voorop varen met de A4 in zijn zog. Vlak voor hun vertrek had de MLB 16 nog net de tijd om de bemanningsleden van de te Breskens gezonden MLB 17, die te voet naar Oostende waren teruggekeerd, aan boord te nemen. Te 21 uur vertrok de MLB 16, met 161 personen aan boord, samen met de A4.

Ter hoogte van Nieuwpoort waren ze getuigen van de bombardementen op Duinkerke die gepaard gingen met het droppen van magnetische mijnen. Op aandringen van schipper Nierynck voeren ze via de West-Hinderboei naar Engeland. Op 20 mei om 4u30 gingen ze voor anker nabij het lichtschip **East Goodwin** tot 18u. Na op de Downs enige vertraging, te wijten aan de Britse controlediensten, te hebben opgelopen liepen ze te Folkestone binnen waar de MLB 16 alle vluchtelingen even-

als de bemanning van de MLB 17 kon ontschepen. Aldaar kregen ze het bevel naar Dartmouth te varen waar ze op 22 mei te 18u25 aankwamen. De MLB 16 loste er de archieven van het Loodswezen die opgeborgen werden in het Naval College aldaar. De A4 werd doorgezonden naar Plymouth, waar hij zijn lading goud kwijt kon, en keerde daarna terug naar Dartmouth.

Op 31 mei werd de MLB 16 samen met drie schepen van het Marinekorps naar Duinkerke gezonden ten einde er deel te nemen aan de evacuatie van de Britse troepen, de zgn. Operatie Dynamo. Op 1 juni te Dover weigerde de bemanning van de MLB 16 verder te varen aangezien hun schip niet gedemagnetiseerd was, in tegenstelling tot de andere -meestal houten- vaartuigen; de Britten gebruikten trouwens zelf voor die operatie doorgaans houten opgeëiste vaartuigen. De bemanning van de MLB 16, die volledig uit burgerpersoneel van het Loodswezen bestond, kon zo iets niet aanvaarden en kon trouwens rekenen op begrip; de MLB 16 keerde daarop naar Dartmouth terug.

De laatste twee schepen van het Zeewezen die Oostende verlieten op 19 mei 1940 waren de sleepboot **Zeeleeuw** en de loodstender nr 1. De **Zeeleeuw**, o/b van schipper Louis Decrop en met de heer Piette,

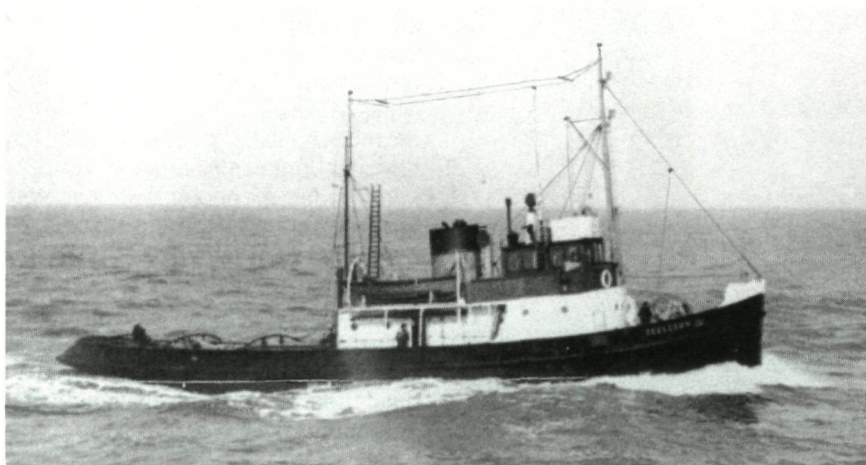
adjunct-directeur van het Zeewezen, aan boord verliet de haven om 23u40. Loodsschipper Leopold Maesen, die het bevel voerde over de tender nr 1, had op 18 mei het bevel gekregen als laatste te vertrekken omdat men nog loodsen verwachtte. Op 19 mei om 23u20 kwam de heer Piette de schipper verwittigen dat hij direct moest afvaren. Maar chef-loods Gonsales, aan boord van Tender 1, gaf een tegenbevel: om 23 uur waren er inderdaad nog twee loodsen aan boord gekomen en er werden er nog verwacht. Om 23u50 was er opnieuw luchtalarm maar de chef-loods gaf dan toch de toestemming om te vertrekken. Om 23u55 waren ze buiten de haven.

Aangezien het hoogwater was hebben ze dan de laagwaterlijn gevolgd langs de kust tot Nieuwpoort en zijn ze even ten noorden ervan voor anker gegaan. Het weer was niet zo best: wind NE 4 en motregen. Op 20 mei om 4u15 werd het anker gelicht waarna ze tot bij het lichtschip **Wandelaar**, dat vastlag op de Broersbank, gevaren zijn. Ze konden geen verbinding maken met dit schip daar het volledig verlaten was; er werden dan ook geen verdere pogingen meer ondernomen gezien het gevaar te groot was voor eigen schip en opvarenden.

Om 6 uur zijn ze opnieuw voor anker gegaan in de Pas van Zuyd-cote en om 8 uur kwam de **Zeeleeuw** westelijk ten anker; iets meer oostelijk lag de **Zeehond** reeds lang voor anker. De schippers hadden order van de wal gekregen te wachten op nadere bevelen, want er hadden opnieuw zware bombardementen plaats op Duinkerke door zowat honderd vliegtuigen; een brandende stad met brandende olie op het water...een ware hel!

Bij het ochtendgloren op 21 mei kregen ze toestemming door te varen naar St-Vaast-la-Hougue zonder een tussenhaven aan te doen¹. De Tender 1 kwam er 's anderendaags om 9 uur aan, gevolgd rond 10 uur door de **Zeeleeuw**. Iets later voer de **Zeehond**, die even St-Valery was binnengelopen om voedsel aan te

¹ De orders kwamen van de Franse 'Amiral Nord' Abrial die vanuit de vesting in Duinkerke het bevel voerde over de zeestrijdkrachten in de Noordzee.



19 mei 1940: om 23u35 vertrok de staatsmotorsleepboot "Zeeleeuw".

Foto: collectie R. Coulier

kopen, voorbij op weg naar Brest; er waren daar trouwens ver boven de honderd vluchtelingen aan boord, waaronder een vrouw die moest bevallen. Om 14 uur is dan de **Zeeleeuw** vertrokken nadat hij met sein-vlaggen bevel had gekregen naar Cherbourg te varen. Om 17 uur kwamen de loodsboten uit Caen in het zicht en op 22 mei om 18u30 lagen alle loodsboten bij elkaar ten anker op de rede van St-Vaast-la-Hougue; enkel de MLB 16 die rond die tijd in Dartmouth was aangekomen ontbrak.

C. De loodsboten zonder bemanning te Cherbourg

De rond 18 uur op 30 mei uit St-Malo vertrokken loodsboten (cfr. 'Onze Loodsboten' deel III) kwamen 's anderendaags om 8 uur aan te Cherbourg en anderhalf uur later lagen ze allemaal vast aan een kade of pier. Om 13 uur kregen ze het order om te verhalen naar het marinearsenaal, waar ze om 16 uur vernamen dat alle schepen zouden gedemagnetiseerd worden.

Ondertussen had de sleepboot **Zeeleeuw** het lichtschip **West-Hinder**, dat in Ouistreham was blijven liggen, opgehaald en naar Cherbourg gebracht.

Na het afmeren aan het marinearsenaal stond adjunct-directeur Piette

op de kade en riep de loodsschippers bijeen. Hij deelde hen mede dat iedereen zou moeten varen in dienst van de Franse marine. De Fransen kwamen trouwens op iedere boot twee machinegeweren plaatsen op de open brugvleugels boven het wielhuis. Toen brak de hel los. In St-Malo was inderdaad beloofd dat alle bemanningsleden, nadat ze de loodsboten tot in Cherbourg hadden gebracht, naar Toulouse zouden mogen vertrekken om er zich bij hun familie te voegen en nu dit....! Iedereen wilde wel nog varen onder het gezag van de Belgische overheid maar niet als burger op marineschepen van een vreemde mogendheid. De heer Poppe, bureauchef bij het Loodswezen, had herhaalde pogingen ondernomen om iemand van de Belgische regering te bereiken, maar tevergeefs. Op 1 juni werd aan de heer Piette gevraagd van wie die orders uitgingen maar de vraag bleef onbeantwoord; hij verklaarde dat België de wapens had neergelegd en vroeg daarop of er onder hen kandidaat-vrijwilligers waren. Om 21 uur werd aan boord van de MLB 18 een vergadering belegd voor alle schippers en machinisten. Daar werd meegedeeld dat zij die weigerden die orders op te volgen naar een concentratiekamp zouden gezonden worden. Toen de schippers aan de Franse hoofdofficier kenbaar maakten dat zij burgers waren werden ze blijkbaar niet

geloofd. Trouwens alle schepen waren in het grijs geschilderd en iedereen was in uniform; in Frankrijk maakte de loodsdienst overigens deel uit van de Marine Nationale. Eenparig werd besloten, behoudens bevel van de bevoegde Belgische overheden, de bemanningsleden niet nutteloos bloot te stellen aan het risico als vrijeschutters aangezien te worden², bij een eventuele gevangenneming. De loodsschippers vertolkten de mening van de bemanning, waarmee zij het eens waren, maar de chef-loodsen bevonden zich in een moeilijke hiërarchische situatie; enerzijds moesten zij de gedachtegang van hun directeur bijtreden, maar anderzijds gaven zij de bemanning gelijk.

In de verslagen die de loodsschippers later bij hun terugkeer te Oostende opgemaakt hebben, gaven de meesten te verstaan dat de heer Piette zijn bevoegdheid flink had overschreden, dat iedereen het vertrouwen in hem had verloren en dat hij zich bij het Franse commando te Cherbourg zou hebben uitgegeven als 'Commandant de vaisseau de la flotille belge'. Zij betoogden ook dat door zijn toedoen een groot deel van de bemanningsleden -toch 93 man- van hun families zouden gescheiden worden; hij zou ook nooit aan de Fransen duidelijk gemaakt hebben dat zij burgers waren en geen militairen.

Iedereen ging met pak en zak op de kade staan. Na tussenkomst van de directeur werden ze door de Franse gendarmerie terug aan boord gedreven; matroos De Meulenaere van de MLB 15 werd zomaar willekeurig opgepakt en prompt, bij wijze van voorbeeld, naar de gevangenis van Cherbourg gebracht. 's Anderendaags, 2 juni, werd het vertrek van de schepen uitgesteld. De bemanningsleden die zich niet als vrijwilliger hadden aangemeld mochten niet meer aan land gaan maar ze werden wel door de Franse marine van proviand voorzien. 's Avonds sprak een van de chef-loodsen de bemanning toe: "Mannen, zo kan deze toestand niet lang meer duren. Iedereens zenuwen zijn overspannen. Jullie

² Deze beslissing stelde op de hoofdstukken IV en V van het burgerlijk mobilisatieboekje van de staatsambtenaren en in het bijzonder op artikel 41.

hebben gelijk niet af te zien van het genomen besluit; morgen zal er een definitieve beslissing genomen worden”.

Eerst waren er slechts enkele vrijwilligers: twee chef-loodsen, één hulploods en twee dienstdoende loodsschippers. Het gerucht deed de ronde dat ze naar Engeland zouden vertrekken. Aangezien de familieleden van sommige bemanningsleden naar Engeland waren uitgeweken met de pakketboten en er beloofd werd dat hulploodsen tot loods of zelfs loodsschipper zouden bevorderd worden, meldden zich nog de drie werktuigkundigen van de MLB 15 en veertien bemanningsleden, waaronder verscheidene hulploodsen, vijf matrozen en enkele leden van het machinepersoneel.

Op 3 juni moesten de 93 manschappen die vrijwillige dienst weigerden -nadat ze eerst de werking van hun schip hadden uitgelegd aan Franse marinemensen- met pak en zak aan boord gaan van de SLB 7 en de SLB 12; ze kregen strikt verbod de schepen te verlaten en werden onder militaire bewaking geplaatst. 's Avonds kregen ze geen eten en niemand mocht van boord om voedsel te gaan kopen. Laat in de avond vernamen ze dat ze de volgende dag per trein zouden vertrekken. Op 4 juni te 4u30 werd het reisgoed van de 'niet-vrijwilligers' op militaire vrachtwagens geladen maar ze bleven nog tot 9 uur op de kade staan. Daar kwam, in het gezelschap van een kapitein van de gendarmerie, een officier van de Franse marine die deel had uitgemaakt van de Franse delegatie in de zeevaartschool te Oostende, prompt de hand schudden van schipper Alfons Aspeslagh van de MLB 18. Hij verklaarde dat het nu duidelijk was dat zij burgers waren zoals ze steeds beweerd hadden. Dat was wel net iets te laat want de deportatie was door de overheid al geregeld. Daarop werden ze allemaal naar een kazerne gevoerd om er te eten en vandaar als galeiboeven naar het station gebracht, vanwaar ze om 15u30 vertrokken onder bewaking van de militaire politie. Op het laatste ogenblik werd matroos De Meulenaere vanuit de gevangenis naar de trein gebracht.

Over Le Mans, Parijs en andere steden, waar de trein telkens uren

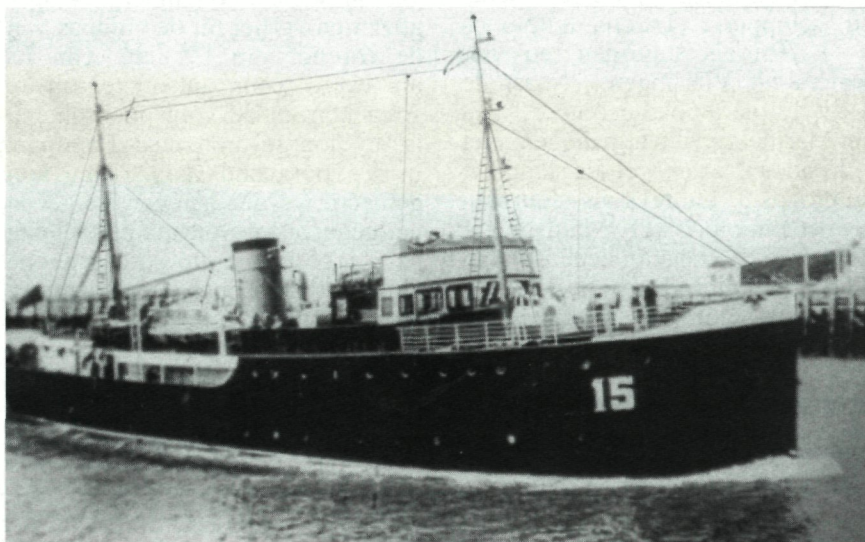
bleef stilstaan, kwamen ze op 6 juni om 13 uur aan te Moulines. Daar werd de militaire politie door de overheid weggestuurd; die militairen begrepen trouwens zelf het nut niet van die bewaking en ze namen vriendelijk afscheid. De 'ex-gevangenen' werden daarop naar Vichy getransporteerd waar ze om 21u50 in een vluchtelingenkamp toekwamen. Ze hadden bijna 55 uur in treinen doorgebracht! Op 7 juni kregen ze toestemming om hun familieleden op te zoeken. Nadat de nodige formaliteiten vervuld waren konden 82 man vertrekken naar Toulouse en 8 naar Nantes; drie bleven achter omdat ze wisten waar hun familieleden zich bevonden. Degenen die Toulouse als bestemming hadden vertrokken op 9 juni te 6u10 waar ze slechts 's anderendaags om 15u45 arriveerden; ze werden er opgevangen in een school die ingericht was als vluchtelingenkamp. Op 11 juni konden ze dan allen beginnen zoeken naar hun familieleden...

D. Geheime opdracht op 3 juni 1940 van de MLB 13 en de MLB 15

Met de weinige vrijwilligers die als burgers voor de Fransen wilden varen werd in alle haast een bemanning samengesteld. Arthur Aspeslagh, dd. schipper van de MLB 13, bleef aan boord van zijn schip; de

dd. schipper Leopold Maes kreeg de MLB 15 en zijn drie machinisten, maar één ervan stapte over naar de MLB 13 om er de Fransen vertrouwd te maken met de machinekamer. Aan boord van beide schepen waren er ook nog twee Belgische matrozen evenals zeventien manschappen van de Franse marine; deze laatsten waren allen overlevenden van het bevoorradingschip Niger dat voor Duinkerke tot zinken gebracht was.

De schepen vertrokken met elk eenentwintig bemanningsleden aan boord op 3 juni om 16 uur. Eens buiten het breekwater van Cherbourg werd de verzegelde omslag geopend. De opdracht luidde dat ze volgens een aangegeven route naar Dover moesten varen waar ze orders zouden ontvangen van het Franse oorlogsschip **Brazza**. Wegens het demagnetiseren te Cherbourg voeren beide loodsbotten echter met een miswijzing op het kompas; de MLB 15 die voorop voer had een afwijking op zijn kompas van 40 graden. Plots kwamen ze in dichte mist terecht en verloren ze mekaar uit het zicht. Schipper Aspeslagh, aan boord van de MLB 13, blies met zijn scheepshoorn en hoorde de MLB 15 achter hem terugblazen; waarop hij stopte om de MLB 15 terug voorop te laten varen. Zo zijn ze dan door al die mijnevelden geraakt, want de opgelegde route was er een om tijd



De MLB 15 die samen met de MLB 13 op 3 juni Cherbourg verliet voor de evacuatie van Duinkerke.

Foto: collectie R. Roosens

te winnen, dwars door de mijnen-velden. Op 4 juni om 6u45 gingen ze ten anker in Dover. Om 11 uur vernamen ze dat de ontruiming van Duinkerke waar ze hadden moeten aan deelnemen, gestopt was -die stad was nl. op 3 juni in handen van de vijand gevallen- en kregen ze de opdracht naar Cherbourg terug te keren als begeleider van elk tien vissersvaartuigen, die zouden gebruikt worden voor de ontruiming van die stad: de MLB 13 met een vissersvaartuig uit Zeebrugge, een uit Nieuwpoort en acht Franse en de MLB 15 met tien Franse vissersvaartuigen. Op de terugweg bij het optrekken van de mist doemden plots de klippen van Folkestone op; daar maakten ze vlug gebruik van om in Dungeness hun kompas te regelen. Op 5 juni te 15u15 liep de MLB 13 Cherbourg binnen. De MLB 15 kwam drie en half uur later aan maar hij mocht niet meer binnen en werd doorgestuurd naar St-Malo.

Op 6 juni werd de MLB 13 door toedoen van Commandant Van Strydonck van het Marinekorps, dat gedeeltelijk te Cherbourg lag, overgedragen aan dat korps. Schipper Arthur Aspeslagh moest wel aan boord blijven om het schip naar Rochefort te brengen. Zijn twee Belgische matrozen moesten het schip verlaten en er kwamen manschappen van het Marinekorps aan boord onder bevel van Lt Everard; kwamen eveneens aan boord tot Rochefort: loodsoverste P. Blondé, dd. schipper J. Lafère, hulploods C. Lafère als stuurman, en vier roeiers uit Vlissingen. Naast de MLB 13 werd ook de Tender 1 aan het Marinekorps overgedragen, met hulploods P. Pyckevet als schipper, hulploods J. Laureys als stuurman alsmede motorist G. Maldeghe; deze laatste maakte deel uit van de bemanning sedert het vertrek uit Oostende. Cdt Van Strydonck, die voorlopig aan boord van de **O.140** bleef, gaf op 7 juni het bevel naar Rochefort te vertrekken om 9 uur. Op 8 juni gingen de vaartuigen om

12 uur voor anker op de rede van Brest. Op 9 juni te 9 uur voeren ze verder naar Rochefort waar ze op 10 juni om 18 uur aankwamen.

Op 11 juni werd dd. schipper Arthur Aspeslagh vrijgesteld en gedemobiliseerd, samen met enkele anderen zoals P. Pyckevet en J. Laureys van de Tender 1 die in Cherbourg op bevel van Cdt Van Strydock ook naar Rochefort waren vertrokken. Schipper A. Aspeslagh, loodsoverste P. Blondé, de hulploodsen P. Pyckevet en J. Laureys en de vier roeiers zijn in Rochefort van boord gestapt om zich te melden bij de waterschout te La Pallice. De MLB 13 en de Tender 1 bleven in Rochefort tot 15 juni en zijn vandaar vertrokken naar La Rochelle.

Op 13 juni, te Dartmouth, werd de MLB 16 uitgeleend aan het Marinekorps om zeventig rekruten van dat korps naar Lorient te brengen. Om plaats te maken moesten zes matrozen van de eigen bemanning ontschepen. Op 16 juni kwam de loodsboot aan te Lorient maar werd er, ondanks de afspraak, niet vrijgegeven. Op 18 juni vertrok hij en op 19 juni lagen alle vaartuigen van het Marinekorps ten anker aan de monding van de Gironde. De MLB 13, o/b van Lt Everard, werd naar Arcachon gezonden en de Tender 1, nu o/b van Meester Rascard, naar Bordeaux voor het aanschaffen van proviand en brandstof.

Op 22 juni werd de MLB 16 na veel aandringen uiteindelijk vrijgegeven en verliet hij de zuidpas van de Gironde om 15 uur. Om 18 uur werd voor anker gegaan te Arcachon en de volgende ochtend is hij doorgevaren naar Bayonne. In de vooravond van 23 juni kon gemeerd worden aan een steiger in het gehucht Le Boucau, de toegang naar Bayonne. Op drie man na zijn daar 's nachts alle leden van het Marinekorps stiekem van boord gestapt. Op 24 juni rond 19 u is de MLB 16 dan, op bevel van de Belgische consul, met aan boord een 40-tal nieuwe vluchtelingen waar-

onder de top van de Belgische rederij CMB, afgevaren met bestemming Lissabon waar op 27 juni te 19 u werd aangelegd. Vermoedelijk is de MLB 16 het laatste zeeschip dat Frankrijk heeft kunnen verlaten³. Na een droogdokbeurt op 26 september is hij slechts in de nacht van 4 op 5 oktober uit Lissabon kunnen afvaren met bestemming Groot-Brittannië, via Gibraltar waar hij zich bij een konvooi voegde. Benoorden Ierland raakte hij in een zware storm afgezonderd van het konvooi; op 25 oktober kwam hij dan op zijn eentje aan te Gourrock, een voorhaven van Glasgow. Daar werd de MLB 16 opgeëist door de Royal Navy die hem in de vaart bracht onder de naam **HMS Kernot**.

Na het uitvoeren van enkele opdrachten voor het Marinekorps legde de Tender 1 op 25 juni om 10 uur aan te St-Jean-de-Luz. 's Avonds om 20u30 vertrok hij, samen met de A4, de A5 en de A6, naar Portugalete, de voorhaven van Bilbao, waar ze door de Spaanse overheden aan de ketting werden gelegd, met uitzondering echter van de A6 die halweg teruggekeerd was naar St-Jean-de-Luz waar hij op 27 juni in handen van de Duitsers viel.

De MLB 13 van zijn kant lag sedert 20 juni te Arcachon. Op 27 juni te 14 uur werd de stad door de Duitsers bezet en op 2 juli werd de loodsboot door hen in beslag genomen. Cdt Van Strydonck demobiliseerde zijn bemanning met uitzondering van Lt Everard, die het bevel over het schip gekregen had, een chef-mecanicien en een dekmatroos; ze bleven krijgsgevangen op erewoord. De rest van de bemanning vertrok, aangevoerd door Cdt Vandenbergh, op 4 juli per vrachtwagen naar België. Op 11 juli bracht een Franse bemanning het schip naar La Pallice, vermoedelijk onder bevel van een Duitse marineofficier. Cdt Van Strydonck, Lt Everard, de motorist en een dekmatroos waren nu krijgsgevangenen te La Pallice⁴.

³ In 'Neptunus' nr 176, jaargang 1978-1979, door ex-hulploods der Scheldemonden J.C. Böting die bij deze gelegenheid 1ste stuurman was a/b van de MLB 16, vanaf het vertrek uit Oostende op 19 mei 1940 tot en met de aankomst in Schotland op 25 oktober 1940; daar is hij op 15 september 1941 bij de RN in dienst gegaan en alzo bij de Belgische Zeemacht terechtgekomen na de oorlog.

⁴ In 'Les Ancêtres de notre Force Navale' door Louis Leconte, 1952 - blz. 264.

E. Vertrek van de loodsboten op 18 juni 1940 naar Engeland

Zoals hoger vermeld onder hoofdstuk C vertrokken de meeste bemanningsleden op 4 juni uit Cherbourg naar Moulins, behalve dan de vrijwilligers die de bemanning moesten vormen van de MLB's 13 en 15 (Operatie Dynamo). Enkel onder hen zijn daar militair gemobiliseerd door Cdt Van Strydonck; anderen -nl. chef-loodsen Gonsales en Aspeslagh, adjunct-directeur van het Zeewezen Piette, hulploods E. Herreman, enkele matrozen van de uit Engeland teruggekeerde MLB's 13 en 15, alsmede de drie machinisten van de MLB 15 en schipper Pison van het lichtschip **West-Hinder**- verbleven bij de Franse marine aldaar.

De O.92 **Graaf van Vlaanderen** van het Marinekorps, onder bevel van loods Ch. Vermeersch, met de rang van 1ste meester, en met vijf matrozen aan boord, lag ook te Cherbourg.

Op 1 juni kreeg hulploods E. Herreman het bevel over de MLB 14 met de opdracht, in het vooruitzicht van een spoedig vertrek, de loodsboten bij elkaar te houden en de personeelsleden van het loodswezen over de verschillende boten te verdelen. In die hoedanigheid kwam hij regelmatig in verbinding met Capitaine de frégate Charon, hoofd vlootooperaties te Cherbourg, die het grote tekort aan manschappen aanvulde met Frans marinepersoneel. CPF Charon vertrouwde hem ook toe dat Cherbourg weldra zou moeten ontruimd worden. Spoedig volgde dan ook het order, uitgaande van de bevelhebber, Vice-Amiral Bigot, om Cherbourg uiterlijk op 19 juni te verlaten⁵.

De sleepboot **Zeeleeuw**, met de nog niet geheel afgewerkte Franse duikboot **Minerva** op sleeptouw, vertrok vermoedelijk reeds op 14 juni met bestemming Plymouth.

Overzicht van het lot van de schepen van de staatsvloot

Gevlucht naar Engeland: de MLB's 14, 15, 16 en 18; Tender 2; de sleepboot **Zeeleeuw**; het betonningsvaartuig **Zeehond**; de redebboot van het loodswezen nr 11; de reddingsboten **Minister Lippens** en **Edouard Anseele**.

In Duitse handen: de peilboot **Paster Pype**; de A6 van het Marinekorps (ex-SLB 6); de SLB's 7, 11 en 12; de MLB's 13 en 17; alle redebotten van het loodswezen behalve nr 11; de stoomsleepboot nr 5; de lichtschepen **West-Hinder** en **Wandelaar**; de **Stroombank** (ex-zeilloodsbboot); twee reddingsboten en drie overzetboten.

In Spanje (Portugalete) aan de ketting: de schepen van het Marinekorps A 4 (ex-SLB 4) en A 5 (ex-SLB 5) en de Tender 1.

Op 18 juni voer dan de vloot loodsbotten af eveneens met bestemming Plymouth. Heel wat vluchtelingen -personeel van de marinewerf, gekwetsten en andere militairen bevonden zich aan boord. De vloot bestond uit de MLB 14, o/b van E. Herreman, de MLB 15, o/b van E. Maes, de MLB 18, o/b van chef-loodsen M. Gonsales en E. Aspeslagh, de Tender 2, vermoedelijk o/b van schipper Pison (van het te Cherbourg achtergelaten lichtschip **West-Hinder**), de reddingsboten **Minister Lippens** en **Edouard Anseele**, alsook de O.92 **Graaf van Vlaanderen**, o/b van loods Ch. Vermeersch van het Marinekorps en met nog andere manschappen van het Marinekorps aan boord.

De MLB 14, waarop zich ook directeur Piette en zijn echtgenote bevonden, verliet onderweg het konvooi om de gekwetsten van de getorpeteerde s.s. **Hartlepool** af te halen en ze over te brengen naar Weymouth. Daarna vervolgde hij zijn reis naar Plymouth waar hij aankwam op 22 juni. De andere loodsbotten lagen daar reeds sedert 20 juni.

Ik heb niet kunnen achterhalen of de loodsbotten Cherbourg onder Franse vlag verlaten hebben; vermoedelijk niet aangezien ze vóór hun vertrek ontwapend werden.

Op 4 juli kreeg E. Herreman van directeur Piette het bevel om de loodsbotten en de **Zeeleeuw** naar

Southampton te brengen, alhoewel de aangevulde Franse bemanning reeds ontscheept was. Op 6 juli kwamen de boten toe te Weymouth en 's anderendaags te Southampton.

In totaal zijn er aldus negentien personeelsleden van het loodswezen vanuit Cherbourg in Engeland aangekomen aan boord van de MLB's 14, 15 en 18 en de Tender 2. Een van hen, Eugène Herreman, kwam op 21 maart 1941 als officier in dienst bij de Royal Navy.

wordt vervolgd

R.F. Coulier

⁵ Cfr. de persoonlijke aantekeningen van E. Herreman en het verhaal van de ontsnapping van de loodsbotten uit Cherbourg in 'Congé pour mourir' van Henry Anrys, 1975.

BOOTSMAN JONSEN

Ce navire de la Force Navale belge fut commandé en juin 1941 par la "Deutsche Schiff-und Maschinenbau AG (DESCHIMAG), Werk Seebeck, Wesermünde", sur ordre du Ministère allemand du Ravitaillement pour compte de la compagnie "Nordsee" Deutsche Hochseefische-rei AG, de Cuxhaven sous le nom de DORTMUND.

Il était destiné à compenser la perte d'une autre unité de la compagnie, le SCHWABEN (PC 302) (422/37) coulé le 23.4.40 à 18h17 près de Frederikshavn (pos. 57°27,7N-10°45'6E) alors qu'il faisait partie de la Kriegsmarine sous le nom de M1302 (dragueur de mines auxiliaire, 13ème flottille) sur une mine mouillée par le sous-marin britannique HMS NARWHAL.

La construction du navire fut confiée aux chantiers Rotterdamsche Droogdok Mij, Rotterdam (n° 252).

La confirmation de la commande par le chantier eut lieu le 4.6.41 et par DESCHIMAG le 11.6.41. Le coût de la construction était estimé à 619.500 RM (Reichsmark).

Le DORTMUND faisait partie d'une série de 39 navires de pêche à vapeur connus sous le nom de type "Holland" commandés par les Allemands durant la WW II à six chantiers néerlandais (van der Giessen, Krimpen -4-, de Merwede, Hardinxveld -4-, Nederlandsche Dok Mij, Amsterdam -5-, Rotterdamsche Droogdok Mij -4-, De Schelde, Vlissingen -10- et P. Smit Jr. NV, Rotterdam -6-) ainsi qu'à un chantier belge à savoir Béliard, Crighton & C° à Ostende qui fut chargé de la construction de 6 navires.

De ces 39 bâtiments, 7 ne furent jamais terminés ou même commencés. Notons aussi qu'au fur et à mesure du déroulement de la guerre la construction de plusieurs de ces unités fut confiée à d'autres chantiers que ceux prévus initialement.

Le 6.11.42, alors que sa construction n'avait pas encore été entamée, le futur BOOTSMAN JONSEN fut réquisitionné par la Kriegsmarine par l'intermédiaire de la "Kriegsmarinedienststelle Rotterdam, Verwaltungsstelle Den Haag". La nouvelle unité fut désormais destinée au rôle de chasseur de sous-marins ("U-Bootjäger") et/ou de bâtiment de défense côtière ("Vorpostenboot") sous le nom de V1300.

Ce changement d'affectation entraîna une série de modifications aux plans initiaux, modifications qui furent notifiées aux constructeurs.

La pose de la quille du V1300 eut lieu en mai 1943 mais la date exacte varie selon les sources (le 24 ou le 27).

Le navire fut lancé le 8.8.44 et amené le 23.8.44 aux chantiers Mercantile Marine Engineering & Graving Docks à Anvers où sa construction devait être achevée.

Toutefois, lorsque le port scaldéen fut libéré par les Alliés en septembre 1944, les travaux n'étaient encore terminés qu'à 60%.

Comme V1300, le bâtiment était destiné à remplacer son homonyme, le V1300 (1) (585/24) ex- BV 19 (marine néerlandaise), ex-STOOMLOODSVAARTUIG 17 (navire-pilote du Loodswezen néerlandais), saisi à Den Helder le 14.5.40 et devenu successivement le M 3440 (22.6.41) puis le V1300 (1.12.42) sous pavillon allemand. Coulé à Gand le 23.8.43, relevé le 8.10 et remis en service le 10.2.44, il heurta une mine près de Rotterdam le 2.8.44 et fut mis hors service. Rebaptisé V801 le 31.1.45 son sort ultérieur ne m'est pas connu. Il ne semble toutefois pas avoir été récupéré par les Pays-Bas après la guerre.

Attribué à la Belgique, le V1300 (2) fut achevé en 1945 et mis en service sous le nom de PILOTE 19 (LOODSBOOT 19) pour compte de l'Etat belge, Administration de la Marine, avec comme port d'attache

Ostende (tonnage belge: 56 nrt, 545 grt - indicatif radio: ORIB).

Après avoir été utilisé pendant quelques années par les services du pilotage, il fut cédé en 1948 à la Force Navale sous le nom de SLB19 (= Stoomloodsboot) avant de devenir le BOOTSMAN JONSEN, du nom d'un sous-officier de la section belge de la Royal Navy tué le 12.9.44 devant Hemiksem lorsque le remorqueur à bord duquel il se trouvait heurta une mine sur l'Escaut.

Le 20.12.1948 le navire fut envoyé à Rotterdam pour démagnétisation (degaussing) après quoi il fut mis en service le 25.2.49.

Durant les mois passés sous pavillon belge, le BOOTSMAN JONSEN fut utilisé par le wreck disposal service. Ce service avait été créé pour écarter le plus rapidement possible la menace que représentaient les dizaines d'épaves jalonnant les routes menant à nos ports et principalement à Anvers.

Outre le BOOTSMAN JONSEN, faisaient également partie de ce service le MFV193 (motor fishing vessel) pour le soutien logistique en opération, le ZM1, vedette empruntée au pilotage et destinée au largage des charges explosives, ainsi que le ZM2, barcasse munie d'un écho-sondeur servant à faire les relevés d'épaves. Le PASTER PYPE (290/49), unité hydrographique de la marine de l'Etat, travaillait également en étroite collaboration avec ces unités.

La méthode utilisée par le wreck disposal service pour accomplir sa tâche était relativement simple, du moins en théorie. Après avoir repéré la position de l'épave, des tranchées étaient creusées de chaque côté de celle-ci au moyen de charges explosives jusqu'à ce que les sondages indiquent que la coque était enfoncée au niveau du fond environnant. On faisait ensuite sauter les mâts et les superstructures s'il en restait!

Parmi les épaves détruites par la Force Navale figurent celle du "Liberty" ship grec ELEFThERIA (7244/44 ex I.B. PERRINE) coulé par mine près d'Ostende (pos. 51°22'09 N-03°07'03 E) le 22.3.45 lors d'un passage Gand/Thames et celle du vapeur italien FOSCOLO (3059/19) coulé par erreur par l'aviation allemande le 15.5.40 dans les Wielingen (pos. 51°23'39N-03°17'07 E).

A noter que le FOSCOLO, propriété de la S.A. di Navigazione "Tirrenia", était l'ex-MARINGA de la Compagnie Africaine de Navigation/Compagnie Belge Maritime du Congo/Compagnie Maritime Belge (Lloyd Royal) SA/NV (26-34), ex-ROGIER du Lloyd Royal Belge (19-26), ex WAR RIPPLE du Shipping Controller (19-19) et qu'il fut construit à Whiteinch/ Glasgow par les chantiers Lloyd Royal Belge (Great Britain) Ltd (yard n°7).

Mais les choses évoluent. La Force Navale passe définitivement au Ministère de la Défense Nationale, des firmes civiles se constituent et se portent candidates pour les travaux de dispersion et de destruction des épaves. Une marine militaire ayant d'autres buts, il faut passer la main.

Le BOOTSMAN JONSEN fut dès lors radié en 1951 et mis en vente en 1952. Proposé à des intérêts allemands par le courtier maritime néerlandais Krijger, il fut acquis en février 1953 par la compagnie "Nordsee" à laquelle il était destiné à l'origine!

Le navire fut reconstruit comme chalutier à Cuxhaven par les chantiers Mützelfeldtwerft GmbH ainsi que par les chantiers des nouveaux propriétaires ("Nordsee"-Landbetrieb). Une fois achevé, il fut remis en service le 21.5.53 sous le nom de SPEYER (BX 622), port d'attache Bremerhaven.

En novembre 1961 il fut vendu à la firme Eisen & Metall et démoli à Bremerhaven en août de l'année suivante.

Notons que plusieurs autres navires de ce type passèrent une partie de leur carrière sous pavillon belge:

POTSDAM: construit par "De Schelde" lancé le 9.2.44 et amené à Anvers pour y être terminé sous le

nom de UJ 1230. Finalement achevé après la guerre par Béliard, Crighton & C° à Ostende et devenu O303 ARTAN en juin 1947 (21.12.1947 en gérance à la NV Motorvisscherij).

GLEIWITZ: construit par "De Schelde" lancé le 24.2.44 et amené à Anvers pour y être achevé sous le nom de V2016. Terminé après la guerre par Béliard, Crighton & C° à Ostende et devenu O333 MONTY en 1948 (en gérance Oostendsche Rederij NV).

RÜGEN: construit par "De Schelde" lancé le 23.2.44 et amené à Anvers pour y être terminé comme "Vorpostenboot". Achevé chez Béliard, Crighton & C° à Ostende après la WW II et devenu O81 COMTE DE HAINAUT en 1948 (en gérance SA Pêcheries à Vapeur).

JOCHEN: construit à Ostende par Béliard, Crighton. Commandé le 24.7.41, pose de la quille le 7.6.43. Navire destiné à la compagnie C. Andersen de Hambourg mais réquisitionné par la Kriegsmarine et prévu comme "U-Bootjäger" puis comme "Vorpostenboot". Sabordé sur cale en septembre 1944. Saisi par la Belgique et achevé après la guerre (lancé en 1946, essais en juin 1947). Devenu O302 FRANS COURTENS en 1947 (gérance: NV Motorvisscherij).

WORMS: construit à Ostende par Béliard, Crighton & C°. Commandé le 24.7.41, pose de la quille le 7.7.43. Navire destiné à la compagnie "Nordsee" Deutsche Hochseefische-

rei AG, Cuxhaven mais réquisitionné par la Kriegsmarine et destiné à être achevé comme "U-Bootjäger" d'abord, "Vorpostenboot" ensuite. Tout comme le JOCHEN sabordé en 1944 alors que terminé à 55%. Saisi par la Belgique et lancé en 1946. Devenu O301 JAMES ENSOR en avril 1947 (gérance: NV Motorvisscherij).

Ces 5 navires, désarmés depuis le 10.9.49 dans le Houtdok à Ostende à la demande du syndicat des armateurs, furent vendus en 1951 par l'Etat belge (Administration de la Marine) à qui ils appartenaient depuis leur saisie à la fin de la guerre. Ils furent achetés pour la somme de 35 millions de francs par un courtier néerlandais qui les revendit à la firme Schlienzy-Hagemann Hochsee & Gefrierfischerei GmbH de Kiel.

D'autres unités du type "Holland" eurent également une "connexion" belge à savoir ceux construits chez Béliard (numéros de chantier 87 à 92).

Outre le FRANS COURTENS et le JAMES ENSOR déjà cités on retrouve les 4 navires suivants:

ST. GEORG: lancé en 1944, prévu comme V416 mais mis en service sous le nom de UJ1109 et attribué à l'Union Soviétique le 25.8.46.

BAHRENFELD: lancé en 1943, achevé en Allemagne sous le nom de V1701 ou V1710. Saisi par les Soviétiques en 1946 et rebaptisé VAGAR.



Le ZM2.

Photo: Archives Neptuneus

MÜNSTER: lancé en 1944, prévu comme "Vorpostenboot". Remorqué en 1944 aux Pays-Bas. Attribué à ce pays à la fin de la guerre et achèvement prévu comme VIOS II. Construction finalement terminée en août 1950 sous le nom de MÜNSTER (NC 383). Le navire termina sa carrière au Danemark où il fut démolé en 1961.

UHLHORST: lancé en 1944. Coulé dans l'Escaut en octobre 1944 alors qu'il était en route vers l'Allemagne pour y être achevé comme "Vorpostenboot". Selon d'autres sources toutefois il se serait échoué en Baltique en 1945 et aurait été renfloué par la suite.

Enfin deux autres bâtiments du même type que le BOOTSMAN JONSEN finirent à la casse en Belgique en 1960: l'ESTE chez Van Heyghen à Gand et le HENRICH WESSELHÖFT chez Desmedt à Anvers.

M. Voss

NB: Selon de nombreux ouvrages l'ex-caboteur allemand THÜRINGEN (232/36) attribué en 1946 à la Belgique au titre de compensation pour les pertes subies durant la WW II, aurait également servi dans la Marine belge sous le nom de BOOTSMAN JONSEN et cela de 1947 à 1948. En fait, ce navire a effectivement été mis à la disposition de la ZM/FN dans le but d'être employé pour la destruction des épaves mais il s'est vite avéré que les caractéristiques de ce caboteur ne correspondaient pas du tout à celles souhaitées pour le travail envisagé. Fin 1947, le projet est abandonné et le THÜRINGEN rendu à la vie civile. De ce fait, le "Wreck Disposal" ne prendra véritablement forme qu'en 1949 lors de l'acquisition du SLB19.



Bootsman Jonsen

Photo: Collection J.C. Vanbostal

Caractéristiques principales du BOOTSMAN JONSEN:

Tonnage brut:	544,87 t (selon plan initial: 525 t)
Tonnage net:	218,92 t
Longueur hors tout:	56 m
Longueur entre perpendiculaires:	51,67 m (selon plan initial: 50,27 m)
Largeur:	9,20 m (selon plan initial: 8,26 m)
Creux:	4,825 m
Tirant d'eau:	4,19 m
Machine:	1 machine à vapeur "alternative à triple expansion" avec turbine d'évacuation construite par Rotterdamsche Droogdok Mij en 1944 Cylindres: 350/550/900 mm x 650 mm (alésage x course) Puissance: 750 CV y compris turbine à 110 t/mn 1 hélice
Chaudière:	1 longueur: 3,390 - diamètre: 4,30 m Timbre: 16 bars Surface de chauffe: 205 m ²
Capacité des soutes à charbon:	260 t (dont soute de réserve : 60 t)
Consommation:	10-11 t/jour
Vitesse:	11-12 nœuds
Eclairage électrique:	2 x 8 kW/110
Eau potable:	12 t
Eau douce:	56 t
Armement prévu:	1-88, 1-37, 7-20 AA, 2-15 AA (Kriegsmarine) 1-88, 2 x 1-20 Oerlikon (ZM/FN). Il n'est toutefois pas certain que cet armement ait été effectivement installé à bord.
Equipage:	3 officiers/40 hommes (dont plusieurs scaphandriers) (Marine belge); 18-22 (comme navire de pêche en 1953)
Indicatif radio:	ORIB
Pt N° (selon liste officielle des navires de mer belges au 1.1.1951):	P 900.

HMNLS ZEVEN PROVINCIEËN

Interview met Kapitein-ter-Zee Michiel HIJMANS

Nadat de marines van Canada, Duitsland, Engeland, Frankrijk, Italië, Nederland, Spanje en de USA één voor één afhaakten van het 'NATO Frigate-90 Project' besloten de Duitse en Nederlandse marines de handen in elkaar te slaan voor het ontwerpen van een nieuwe klasse multi-functionele fregatten. Daar waar de Duitse Marine koos voor een anti-duikbootbestrijdingsversie opteerde de Koninklijke Nederlandse Marine (KNM) voor de bouw van vier Air Defence & Command Frigates (ADCFs).

Het eerste schip van deze klasse, HMNLS **Zeven Provinciën** kwam in dienst op 22 april 2002, op 21 maart 2003 gevolgd door de HMNLS **Tromp**. Beide schepen vervangen de vroegere HMNLS **Tromp** en HMNLS **De Ruyter**, ook wel de Kojak-klasse genoemd vanwege de grote bol rond de Signaal MTTR/SPS dimensionele lucht- en oppervlaktezoekradar. De twee andere ADCF-fregatten, HMNLS **De Ruyter** en HMNLS **Evertsen** zullen respectievelijk in 2004 en 2005 de vloot verwoegen.

NEPTUNUS kreeg de gelegenheid Kapitein-ter-zee Michiel Hijmans, commandant van HMNLS **Zeven Provinciën**, te interviewen. KTZ Hijmans begon met een toelichting over het concept van de nieuwe luchtverdedigingsfregatten. *'De ADCF's zijn gebaseerd op de Karel Doorman-klasse waarbij de scheepsingenieurs zeer veel aandacht schonken aan 'damage control' en de overlevingskansen van de schepen in gevechtssituaties. De HMNLS Zeven Provinciën is onderverdeeld in zones. Schade aan één zone zal weinig, of geen invloed hebben op de andere zones. De*

dekken en tussenschotten hebben een hoge impactgraad en een grote schokbestendigheid. Zelfs bij zware averij zou het fregat in staat moeten zijn zich veilig uit de gevechtszone te verwijderen. Door het gebruik van schuine oppervlakten en radar absorberende materialen is de radarreflectie tot een minimum beperkt. Tevens is hun concept zodanig opgevat dat in de komende jaren nieuwe systemen makkelijk aan boord kunnen geïnstalleerd worden.'

Als voortstuwing koos de KNM voor het CODOG-systeem: 2 gasturbines en 2 dieselmotoren die de HMNLS **Zeven Provinciën** een topsnelheid geven van 28+ knopen en een actieradius van 5000 nm tegen 18 kn. Door een hoge automatisering, en het Integrated Monitoring and Control System (IMCS), heeft het schip een bemanning van slechts 173 koppen. De accommodatie aan boord is uitstekend. De bemanningsleden slapen in kajuiten van maximaal 9 personen, het grootste deel zelfs in kajuiten voor 6, 4, 2 of 1 persoon. De meest personeel-intensieve rol is damage control. Praktisch iedereen aan boord is betrokken bij de bestrijding van eventuele calamiteiten (brandbestrijding, waterinstroming).

De commandant benadrukte ook de innovaties die gebruikt zijn bij de bouw de HMNLS **Zeven Provinciën**. *'Het schip is uitgerust met een volledig nieuw luchtverdedigings-systeem (AAW) en een geïntegreerd C4I-systeem. Beide beantwoorden aan de meest strenge normen voor hedendaagse maritieme oorlogsvoering. De voornaamste items van ons AAW-systeem zijn de Active Phased Array Radar (APAR) -multifunctio-*



Kapitein-ter-zee Michiel Hijmans, CO

nele radar en de SMART 3 dimensionele lange-afstandsradar. De APAR heeft een reikwijdte van 150 km en kan 200 doelen tegelijkertijd volgen. De SMART 3-dimensionele radar kan simultaan 1000 lucht- en 100 oppervlakte-doelen volgen en heeft een reikwijdte van 400 km.'

De gevechtscentrale, het Combat Management System (CMS), is een puik staaltje van Nederlandse technologie. Het is de allernieuwste versie van een door de KNM ontwikkeld Sensor Weapons & Command - systeem (SEWACO XI)* waarbij alle sensoren, wapensystemen, commando- en controlesystemen volledig geïntegreerd zijn. KTZ Hijmans gaf ook uitgebreid uitleg over de wapen-

* Onze WIELINGEN-klasse fregatten zijn uitgerust met een SEWACO IV systeem.

systemen waarmee de HMNLS **Zeven Provinciën** uitgerust is. 'De Lockheed Martin Mk41 verticale lanceerinstallatie (VLS) bestaat uit 5 modules van 8 lanceerbuizen elk. Er is nog plaats om één bijkomende module van 8 lanceerbuizen te installeren. Het VLS systeem kan ook de Tomahawk cruise missielen lanceren en, in de toekomst, de anti-theatre ballistic missielen (ATBM).' Momenteel lopen er studies om dit systeem aan boord te installeren. Het eerste fregat dat uitgerust zal worden met de ATBM-mogelijkheden mag rond 2009 verwacht worden. 'Een ander belangrijk wapensysteem aan boord is het RIM-9P Evolved Sea Sparrow Missile (ESSM) systeem.'

Onze defensiemiddelen tegen oppervlakteschepen bestaan uit een lanceerinrichting van acht RGM-84 Harpoon missielen, een 127 mm Oto Breda kanon, 2 Oerlikon kanonnen en 2 Goalkeeper 30 mm snelvuursystemen (CIWS).'

'Onze anti-duikbootbestrijdingsmiddelen bestaan uit een DSQS-24 C sonar, een NIXIE torpedostoringsysteem en 2 driedubbele torpedolanceerbuizen. Uiteraard hebben we ook onze helikopter. Voorlopig is dit nog de Westland Lynx, maar binnen afzienbare tijd de NH-90 helikopter die uitgerust zal zijn met de HELRAS-sonar. Dit brengt ons naadloos bij het helikopterdek en de hangar die ons in staat stellen middelzware helikopters aan boord te nemen. De eerste deklanding van een NH-90 helikopter vond plaats op 2 juni 2002 met een gemengde Franse-Italiaanse bemanning.'

De HMNLS **Zeven Provinciën** is natuurlijk ook uitgerust met de modernste communicatiemiddelen, waaronder HF, UHF, VHF, SHF, Inmarsat, geïntegreerd in het Internal Communication Control (ICC) systeem.

KTZ Hijmans vervolgde met een overzicht van de taken die zijn schip kan vervullen. 'Het behoeft geen betoog dat dit brede scala aan wapensystemen en sensoren het fregat in staat stelt ingezet te worden bij een verscheidenheid aan opdrachten. In eerste instantie is de HMNLS **Zeven Provinciën** een luchtverdedigingsfregat. We zijn ook in staat op te treden als vlaggenschip voor nationale of multi-nationale taakgroepen. We kunnen zelfs ingezet

worden als C³-commandoplatform voor gecombineerde strijdkrachten en amfibische operaties. Haar veelzijdige bewapeningssystemen stellen haar tevens in staat anti-oppervlakte en -duikbootbestrijdingstaken uit te voeren. Ook het uitvoeren van embargo- en antidrug operaties behoren tot onze mogelijkheden. Onze hoofdtaak zal er echter in bestaan op te treden als commandoplatform voor het Belgisch/Nederlands Eskader (BNLTG) of als vlaggenschip voor de permanente NAVO-vlootverbanden STANAVFORLANT en STANAVFORMED.'

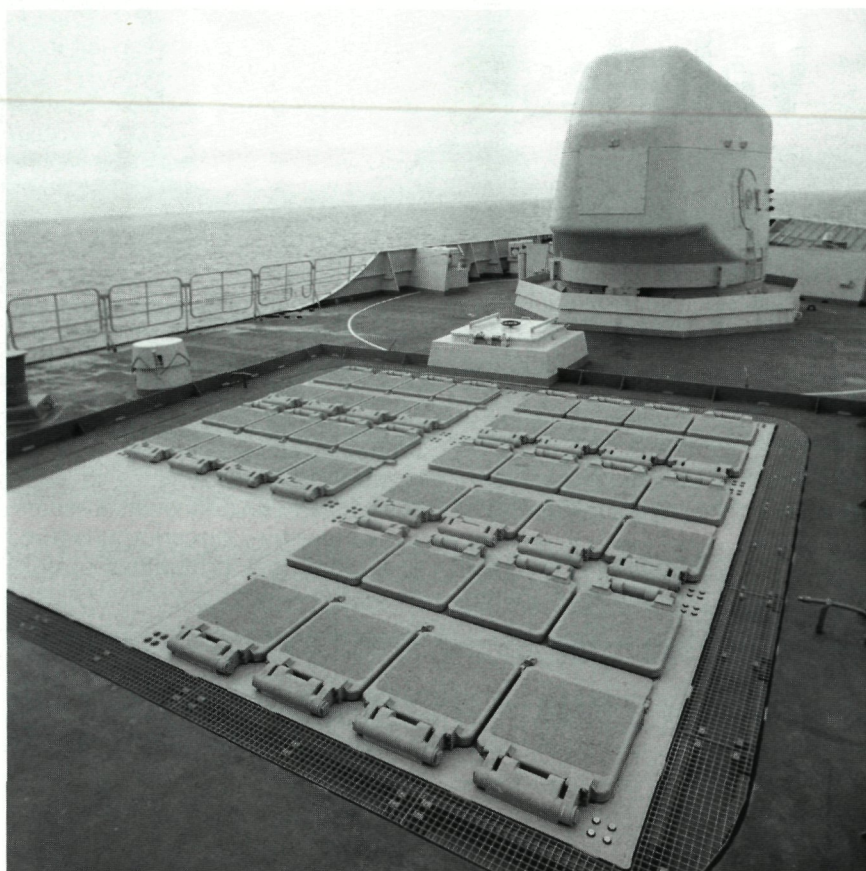
'Momenteel is de HMNLS **Zeven Provinciën** nog in haar opwerkingsperiode. De proefvaarten begonnen op 3 september 2002 en duurden tot 31 oktober, gevolgd door 8 weken intensieve tests in de Noordzee en de Caraïben. Tijdens deze tests kregen we te maken met zeer zwaar weer maar door de vorm van de romp en zijnde een breed schip, toonde zij een zeer stabiel platform. Haar manoeuvreerbaarheid is te vergelijken met deze van de Karel Doorman-klasse, zeer handelbaar in alle omstandigheden. Alhoewel we geen

boegschroef hebben is het schip makkelijk langsij te brengen niettegenstaande de wind wel parten kan spelen op de hoge, vlakke opbouw, vooral bij lage snelheden. Het fregat is tevens zeer zeewaardig gebleken, zelfs bij zwaar weer. Er zijn uiteraard ook enkele negatieve puntjes te noteren. Bij lage snelheid zijn we onderhevig aan de wind tijdens het manoeuvreren. Bij zware wind is er uiteraard een grote impact op onze hoge en platte opbouw. Een ander negatief puntje is dat de beperkte bemanning voor een relatief groot schip met zoveel compartimenten, het soms moeilijk heeft alles aan boord netjes te houden. Er rust dus een grotere werklast op de bemanning om al deze lokalen netjes te houden.'

KTZ Hijmans blikte ook even in de toekomst. 'De SEWACO-tests lopen tot in juni 2003 en in september volgen dan de eerste lanceeringen met het VLS systeem. Na deze tests gaan we naar Vlissingen voor een onderhoudsperiode van 3 maanden. In het eerste semester van 2004 zullen we als vlaggenschip van het BNLTG fungeren.'



HMNLS **Zeven Provinciën**.



Lockheed Martin Mk41 verticale lanceerinstallatie (VLS).

KTZ Hijmans gaat er terecht prat op het commando over de HMNLS **Zeven Provinciën** te kunnen voeren. *'Het is een unieke ervaring het bevel te hebben over een schip met dergelijke capaciteiten'.*

Door het gebruik van Commercial-Off-The-Shelf (COTS)-technologie garandeert de KNM dat haar ADCF-fregatten de eerstvolgende 2 decennia zullen kunnen voldoen aan de operationele noodwendigheden, aangezien het zeer makkelijk is de schepen te moderniseren en of nieuwe systemen aan boord te installeren.

De HMNLS Zeven Provinciën-klasse zal, samen met de Duitse Sachsen-klasse, de Spaanse Alvaro de Bazan-klasse, de toekomstige Frans/Italiaanse Horizon-klasse en de Engelse Type 45 destroyers de kern vormen van de Europese zee-strijdkrachten.

Foto's: Nederlandse Marine

Tekst: G.A.H. Toremans



Turbo's Hoet



**Uw Turbospecialist
Votre spécialiste Turbo
Ihre Turbospezialist**

Turbo's Hoet P & R N.V.
Bruggesteeweg 145
B - 8830 Hooglede
België
Tel.: 051/25.24.36
Fax: 051/20.05.07

GARRETT



HOLSET



IHI

MITSUBISHI

Velelles

Tout le monde se souvient de l'**Eupen**, ce bateau mythique qui fit presque le déshonneur de notre bonne vieille Force Navale. Il aurait dû être militaire et n'y arrivait pas. Il n'était pas gris comme ses congénères, il était peint en blanc. Bien que portant le numéro A955, il n'y avait pas de numéro écrit sur la coque et quand il revenait de campagne, les restes de son pavillon ne permettaient même plus de découvrir qu'il faisait partie d'une arme d'élite, tant les vents et les embruns l'avaient rongé jusqu'à la moelle.

La philosophie du Vieux n'arrangeait pas les choses non plus, car bien qu'il n'interdît pas le port de l'uniforme à l'étranger, il préférait quand même de voir son équipage quitter le bateau en 'bêtes péquenots'. Ça évitait les bagarres dans les cafés avec les membres des marines étrangères et quand on est simple touriste on a moins tendance à se saouler la gueule. L'usage ridicule de la Force Navale, qui faisait donner une permission de nuit permanente à tout le personnel marié et seulement une permission de 22 heures ou de minuit aux célibataires, n'avait pas cours sur ce bateau unique en son genre. Il y avait permission de nuit pour tous ceux qui n'étaient pas de quart, quel que soit leur grade, leur ancienneté ou leur qualité de marié ou célibataire. La seule condition était bien sûr que, dès potron-minet, tout un chacun fût à son poste pour entamer la journée. Les gueules de bois ne comptaient pas sur l'**Eupen**! Il fallait boulotter!

L'**Eupen** était affrété par l'Institut des Sciences Naturelles de Belgique, ce qui fait qu'il y avait, lors de chaque campagne, une partie de civils, laborantins ou scientifiques, à bord. Le professeur Capart, patron de l'Institut, faisait régulièrement de longs séjours à bord. Chaque année il y avait une série de missions en mer du Nord et même dans l'Escaut, mais les recherches

de l'**Eupen** avaient principalement lieu en Méditerranée pendant des campagnes de plus de trois mois. Ces campagnes se faisaient souvent de concert avec d'autres bateaux étrangers. Il y avait parfois des espagnols, des italiens, souvent l'**Origny**, bateau français, et parfois la **Calypso** du commandant Cousteau venait rendre visite à sa petite soeur belge (l'**Eupen** et la **Calypso** étaient en effet d'anciens dragueurs de mines américains de la même classe, construits en 1942).

Nos campagnes consistaient souvent dans l'étude des courants. Pour ce faire nous naviguions jusqu'à un point déterminé par l'Institut et ensuite le bateau se laissait dériver pendant quatre heures. Ces quatre heures étaient mises à profit pour étudier les différentes couches d'eau que nous croisions. On pompait directement l'eau hors de la mer et elle passait par toute une série d'instruments qui en étudiaient la composition. Plus souvent on la récoltait à l'aide de bouteilles spéciales à retournement. (Au départ ces bouteilles ressemblent à de gros tubes de 4cm de Ø et de 40 cm de long - à chaque extrémité une vanne commandée par un ressort est prête à se refermer dès que l'ordre lui en sera donné ; si vous visitez un jour l'aquarium de Monaco vous verrez, dans l'une des salles consacrées à l'océanographie, ces types de bouteilles). Ces bouteilles étaient placées à distances égales - 10 mètres, 20 mètres ou plus - le long d'un filin que l'on faisait descendre dans la mer. Quand le tout était bien immergé, à une heure précise et bien notée, on envoyait un messenger (bloc de plomb) qui descendait le long du câble. Arrivé à la première bouteille il accrochait une gâchette qui libérait le haut de la bouteille et la faisait se retourner. En se retournant, les vannes du haut et du bas se refermaient et la bouteille libérait un autre messenger qui descendait à son tour le long du câble jusqu'à la bouteille suivante. Les messa-

gers faisaient ainsi se retourner et se refermer toutes les bouteilles, l'une après l'autre. Quand on remontait le filin le contenu des ces bouteilles donnait alors avec précision la température de l'eau, la salinité et d'autres éléments, à une profondeur donnée. Les différentes inclinaisons de la ligne donnaient aussi une indication sur la direction et la force des courants à différentes profondeurs.

Pendant la dérive du bateau l'équipage qui n'était pas de quart avait la faculté de nager. C'était moins dangereux que dans les ports ou lors d'un mouillage où le courant nous aurait rapidement entraînés bien loin du bateau. Là, en pleine mer, pas de problèmes; nous dérivions à la même vitesse que le bateau et l'échelle pour remonter à bord était toujours à portée de la main. Un après-midi, après un plongeon que j'aurais voulu artistique, je retrouve sur mon épaule une petite chose visqueuse et bleutée. On aurait dit une mini-soucoupe volante légèrement oblongue qui aurait été munie d'une petite voile. Le dessous était tapissé de petits tentacules bleus de 5 mm de long. Un peu inquiet, je remonte à bord, la 'chose' toujours collée sur mon épaule et je me précipite dans le labo pour trouver un responsable scientifique. Là ma découverte fit vraiment sensation. Le professeur Capart déclara d'une docte manière qu'il s'agissait d'une 'Velelea' (petite voile, velelle ou barquette de St Jean) de la famille des méduses et que cette petite bête était extrêmement rare. On s'empressa de la mettre dans un bocal de formol afin de la ramener à l'Institut des Sciences Naturelles de Belgique.

Le lendemain nous naviguions sur une mer couverte de velelles! !

G. Linet

InfoMarine

Het huwelijk van Prins Laurent en Prinses Claire

Le mariage du Prince Laurent et de la Princesse Claire

Het prinselijk huwelijk werd gevierd op 12 april jl. te Brussel. Het burgerlijk huwelijk vond plaats in het stadhuis terwijl de religieuze plechtigheid werd voltrokken in de St Michiels en Goedele kathedraal. Niet minder dan 40 Marineofficiëren vormden een erehaag toen het prinselijk echtpaar de kathedraal verliet. Gedurende gans de plechtigheid vertegenwoordigde de Prins, in het uniform van Fregatkapitein, onze Marine... een uniform dat door miljoenen televisiekijkers werd opgemerkt... Onze dank, Monseigneur, voor dit eerbetoon aan onze Marine.

Le mariage princier fut célébré le samedi 12 avril dernier à Bruxelles. La cérémonie civile se déroula à l'Hôtel de Ville et la cérémonie religieuse eut pour cadre la Cathédrale des Saints Michel et Gudule. Pas moins de 40 officiers de la Marine formaient une haie d'honneur pour saluer la sortie du couple princier de la cathédrale. Tout au long de la cérémonie, en portant son uniforme revêtu du grade de Capitaine de frégate, le Prince Laurent représenta notre Marine... un uniforme remarqué par des millions de téléspectateurs ... Merci, Monseigneur, pour faire honneur à notre Marine.

Foto/photo: Maandblad Royals/Mensuel Royals



Omringd door een erehaag van 40 Marineofficiëren, dalen de gehuwden de trappen af van de Sint-Michiels en Goedele kathedraal. Rechts van de drie bruidsmeisjes Kapitein-ter-zee (R) Vanlerberghe, adviseur van Prins Laurent.

Salués par une haie d'honneur de 40 officiers de la Marine, les mariés descendent les marches de la Cathédrale des Saints Michel et Gudule. A la droite des trois demoiselles d'honneur, le Capitaine de vaisseau (R) Vanlerberghe, conseiller du Prince Laurent.

Onze Marine was aanwezig op de huwelijksplechtigheid:

Bij aankomst en vertrek van de bruiloftsstoet op de Grote Markt voor de burgerlijke plechtigheid in het Stadhuis, worden de honneurs waargenomen door:

- Een detachement van de Marinecomponent (Operationeel Commando Zeebrugge); twee pelotons bestaande uit 3 officieren, 2 onderofficiëren en 48 vrijwilligers flankeren het vaandel van de Marine, geëscorteerd door een officier, een onderofficier en een vrijwilliger.

La présence de la Marine lors du mariage princier:

A l'arrivée et au départ des cortèges de la Grand-Place pour le mariage civil à l'Hôtel de Ville de Bruxelles, les honneurs sont rendus par:

- Un détachement fourni par la Composante Marine (Commandement opérationnel de la Marine à Zeebrugge); deux pelotons se composant au total de 3 officiers, 2 sous-officiers et 48 volontaires encadrent l'étendard de la Marine et son escorte, formée d'un officier, un sous-officier d'élite et un volontaire.

- De Koninklijke Muziekkapel van de Marine onder de leiding van Luitenant-ter-zee 1ste klasse-Kapelmeeester Peter Snellinckx.

Wanneer de koninklijke stoet de Kathedraal verlaat vormen 40 Marineofficieren een erehaag op de trappen van de kathedraal.

Bij de aankomst van de stoet aan het Koninklijk Paleis wordt de erewacht gevormd door twee detachementen bestaande uit vier pelotons, waarvan één van de Marinecomponent, die het detachement met vier vaandels (één van elke Component, waaronder dat van het Operationeel Commando van de Marine te Zeebrugge) begeleid door hun escorte, flankeren.

- La Musique Royale de la Marine sous la direction du Lieutenant de vaisseau de 1ère classe-Chef de Musique Peter Snellinckx.

A la sortie du cortège royal de la Cathédrale, les honneurs sont rendus par une haie d'honneur de 40 officiers de la Marine sur les escaliers de la cathédrale.

Lors du retour des cortèges de la Cathédrale, sur la place des Palais, les honneurs furent rendus par deux détachements composés de quatre pelotons dont un peloton de la Composante Marine encadrant un détachement de quatre emblèmes et son escorte (fournis par les quatre Composantes dont l'étendard de la Marine fourni par le Commandement opérationnel de la Marine de Zeebruges).

De loopbaan van Prins Laurent bij de Marine

Na afloop van zijn academische vorming aan de Koninklijke Militaire School, kiest Prins Laurent, net zoals zijn vader het hem voordeed, voor de Marine.

Zijn maritieme scholing gebeurt aan boord van verschillende fregatten en mijnenjagers. In september 1985 wordt hij benoemd tot Vaandrig-ter-zee 2de klasse en datzelfde jaar, op 30 oktober, legt hij de officierseed af. Zoals alle deofficiëren van de Marine dient hij zich te bekwamen in enkele specialiteiten; de keuze van de Prins valt op die van duiker en van helikopterpiloot.

Op 20 juli 1989 overhandigt zijn vader, Prins Albert, hem het duikerskenteken op een wapenschouw die plaats heeft op de Burg te Brugge ter gelegenheid van de Dag van de Zeemacht.



A la sortie de formation académique d'officier à l'Ecole Royale Militaire, le Prince Laurent choisit, comme son père l'avait fait avant lui, de servir à la Marine.

Comme son père, le Prince Laurent est un marin et il aime les chiens. Photo prise le 5 mars 1961 à bord du m/s Erikadan lors du retour de l'Expédition Antarctique Belge de 1960 (Major aviateur Guy Derom) au port de Gand.

Net zoals zijn vader is Prins Laurent een zeeman en houdt hij van honden. Foto van 5 maart 1961 aan boord van de m/s Erikadan tijdens de terugtocht van de Belgische antarctische expeditie van 1960 (Majoor vl Guy Derom) in de haven van Gent.

Info: Baron G. de Gerlache de Gomery



Overhandiging van Vleugels helikopterpiloot door Koning Boudewijn op de Basis te Zeebrugge (20/3/90)

Le Prince Laurent reçoit ses ailes de pilote d'hélicoptère à la Base Navale de Zeebruges de son oncle, feu le Roi Baudouin.(20/3/90)



InfoMarine

In september 1989 wordt Prins Laurent bevorderd tot Luitenant-ter-zee. Enkele maanden later overhandigt zijn oom, Koning Boudewijn, hem de Vleugels van helikopterpiloot.

Op 15 november 1994 wordt Prins Laurent bevorderd tot Fregatkapitein.

Prins Laurent aan de zijde van toenmalig Kapitein-ter-zee (nu Divisieadmiraal (R)) Thibaut de Maisières, ter gelegenheid van de Marinedagen 1994.

Le Prince Laurent aux côtés du Capitaine de vaisseau Thibaut de Maisières, actuellement Amiral de division (R), lors des Journées de la Marine 1994.

Foto / photo: DELCOM IPR



Foto/photo: P. Hornez



Op 7 april jl., nl. vijf dagen vóór zijn huwelijk, brengt Prins Laurent een routinebezoek aan de Marinebasis.

Le 7 avril dernier, soit cinq jours avant son mariage, le Prince Laurent effectue une visite de routine à la Base Navale de Zeebruges

Sa formation navale lui est dispensée à bord de différentes frégates et différents chasseurs de mines. Le Prince est nommé au grade d'Enseigne de vaisseau de 2^{ème} classe en septembre 1985 et prête le serment d'officier le 30 octobre de cette même année.

Comme tous les officiers de pont de la Marine, il doit alors se spécialiser dans des domaines d'activités particuliers; le Prince Laurent choisit les spécialités de plongeur et de pilote d'hélicoptère.

Le 20 juillet 1989, le Prince Albert, Prince de Liège, son père, alors Amiral de Division, lui remet l'insigne de plongeur au cours de la prise d'armes qui se tient sur la place du Burg, à Bruges, à l'occasion de la Journée de la Force Navale.

En septembre 1989, le Prince Laurent est promu au grade de Lieutenant de vaisseau. Quelques mois plus tard, à l'issue de sa formation, feu le Roi Baudouin, son oncle, lui remet les ailes de pilote d'hélicoptère.

Le Prince Laurent est promu au grade de Capitaine de frégate à la date du 15 novembre 1994.

Archief/archive: Neptunus



De prins ter gelegenheid van de doop van de Narcis en de Primula te Passendale op 12 juni 1991.

Lors du baptême du Narcis et du Primula à Passendale le 12 juin 1991.

Prins Laurent en de Marine Le Prince Laurent et la Marine

- 26 september/septembre 1985: Vaandrig-ter-zee 2de klasse / Enseigne de vaisseau de 2e classe
- 20 oktober/octobre 1985: Eedaflugging / Prestation de serment
- 1984-1985: Opleiding bij de Marine / Formation à la Marine (april-juli/avril-juillet 1984 - april/avril 1985)
- Algemene opleiding onder de leiding van Luitenant-ter-zee 1ste klasse G. Vanlerberghe (geschiedenis van de Marine, organisatie, reglementen, kustvaart, aanvaringen op zee, maritiem recht, meteo, verdragen, navigatie en radar) / Formation générale encadrée par le Lieutenant de vaisseau de 1ère classe G. Vanlerberghe (histoire de la Marine, organisation, règlements, organisation de bord, navigation côtière, collision en mer, conventions, droit maritime, météo, navigation et radar)
- 1984: Bezoek in de loop van juli aan Eguermin, de Marinebasis te Zeebrugge, de heliflight van de Marine en de kazerne te St-Kruis / Visites en juillet à Eguermin, à la Base Navale de Zeebruges, à l'hélicoptère de la Marine et à la Caserne de St Croix
- 1984-1985: Diverse inschepingen / Embarquements:
 - 10/4/1984 Zeemeeuw
 - 14-20/4/1984 Zénobe Gramme (Saint-Malo)
 - 18-28/6/1984 Belgica (Den Helder)
 - 10-11/7/1984 Veurne
 - 12-13/7/1984 Vedette (Kallo)
 - 19-29/7/1984 Zinnia (Dublin)
 - 01-05/4/85 Turnhout (Oostende-Kallo)
- 1988 (8/4 tot 24/6): Duikeropleiding door LTZ Daems en helikopterpilootopleiding; deze laatste op Alouette 3 - 40 vlieguren door 1LV (Avi) Lejeune en 1LZ (VI) Verheyden / 1988 (8/4 au 24/6) / Instruction d'officier plongeur par le LTZ Daems et instruction pilote d'hélicoptère (Alouette 3) - 40 heures de vol par les 1LV (Avi) Lejeune et 1LZ (VI) Verheyden
- Leidt een duik oefening naar het wrak van de Spyros Armenakis ter hoogte van Vlissingen (22 juni) / Dirige un exercice de plongée sur l'épave du Spyros Armenakis au large des côtes de Flessingue (22 juin)
- Duikerstage te Saint-Mandrier-Toulon (12-23/9) / Stage de plongée à Saint-Mandrier-Toulon (12-23/9)
- 1989-1990: Opleiding officier-duiker (maart-juni 1989) / Instruction officier plongeur (mars à juin 89)
- Opleiding helikopterpiloot (27/11/89 tot 9/3/90) - 90 vlieguren / Instruction pilote d'hélicoptère (27/11/89 au 9/3/90) - 90 heures de vol
- 20 juli 1989: Overhandiging van duikersbrevet door zijn vader, Prins Albert, ter gelegenheid van de Dag van de Zeemacht op de Burg te Brugge / 20 juillet 1989 Remise du brevet de plongeur par son père, le Prince Albert, lors de la journée de la Force Navale à Bruges sur le Burg
- September / septembre 1989: Luitenant-ter-zee / Lieutenant de vaisseau
- 20 maart / mars 1990: Overhandiging van Vleugels helikopterpiloot door Koning Boudewijn op de Basis te Zeebrugge / Remise des Ailes de pilote par le Roi Baudouin à la Base Navale de Zeebruges
- 1990: Duik oefeningen aan boord van de Bovesse (26-30/3) en de Fuchsia (15/5) / Plongées à bord du Bovesse (26 au 30 mars) et à bord du Fuchsia (15 mai)
- 12 juni / juin 1991: Te Oostende ter gelegenheid van de doop van de Narcis en de Primula / Présent à Ostende lors du baptême du Narcis et du Primula
- 1994 16 juli / 16 juillet: Deelname aan de Marinedagen waar hij landt aan boord van een door hem bestuurde Alouette 3; lunch aan boord van het fregat Wielingen / Présent lors des Journées de la Marine où il y atterrit aux commandes d'une Allouette 3 et prend le lunch à bord de la frégate Wielingen
- Aan boord van de Wandelaar in de Adriatische zee (4-12 oktober) / Embarquement à bord du Wandelaar en Adriatique (4 au 12 octobre)
- 15 november / novembre 1994: Fregatkapitein / Capitaine de frégate
- 1996: Bijscholingscursus officier-duiker (7/10 tot 18/11) / Cours de recyclage comme officier plongeur (7/10 au 18/11)
- 1997: Duikerstage te Saint-Mandrier-Toulon (14-19/7) / Stage de plongée à Saint-Mandrier-Toulon (14 au 19/7)
- 1998: Duikerstage te Saint-Mandrier-Toulon (5-10/7) / Stage de plongée à Saint-Mandrier-Toulon (5 au 10/7)
- 1999: Duikerstage te Saint-Mandrier-Toulon (01-19/7) / Stage de plongée à Saint-Mandrier-Toulon (01 au 19/7)
- 2000: Duikerstage te Saint-Mandrier-Toulon (10-21/7) / Stage de plongée à Saint-Mandrier-Toulon (10 au 21/7)
- 2001: Duikerstage te Saint-Mandrier-Toulon (1-4/5) / Stage de plongée à Saint-Mandrier-Toulon (1 au 4/5)

Dag van de Onderofficier op 17/03/2003 te Sint-Kruis-Brugge

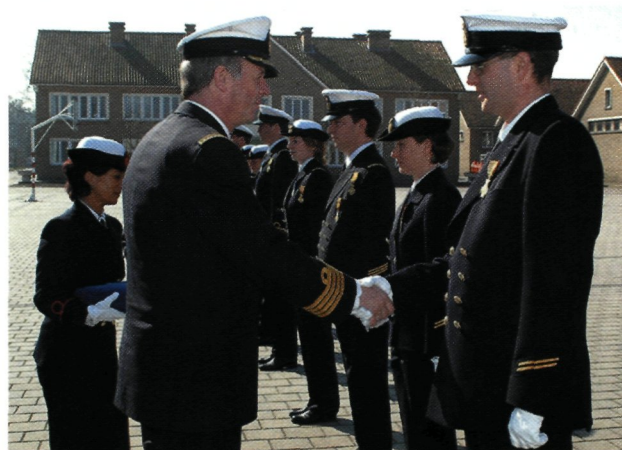
De Marinebasis te Sint-Kruis verwelkomde op 17 maart jl. de deelnemers aan "De Dag van de Onderofficier".



De plechtigheid, onder het bevel van Korvetkapitein Robberecht en in aanwezigheid van Vice-admiraal M. Hellemans en Flottielje admiraal M. Goethals, begon met twee toespraken: eerst nam Oppermeester-chef Talboom, Wapenmeester-chef bij de Directie Opleiding, het woord en dan sprak Oppermeester Van Maele, Chef-instructeur bij de Directie Opleiding, de aanwezigen toe. Vervolgens ging Vice-admiraal M. Hellemans, Hoofd van de Divisie Systemen van de Algemene Directie Material Resources, over tot de proclamatie van de 57ste promotie Onderofficieren, promotie die er prat op gaat de naam van Oppermeester Etienne De Craene te dragen. Het officiële gedeelte van de plechtigheid werd afgesloten met de eedaflegging van de toekomstige onderofficieren van onze Marine en het uitreiken van eervolle onderscheidingen.

Journée du Sous-officier le 17/03/2003 à Sint-Kruis-Brugge

La Base Navale de Sainte-Croix a accueilli, le 17 mars, les participants et invités à "La Journée du Sous-Officier". Sous le commandement du Capitaine de corvette Robberecht et en présence du Vice-amiral M. Hellemans et de l'Amiral de flottille M. Goethals, la cérémonie débuta par deux allocutions: l'une émanant du Maître principal-Chef Talboom, Maître d'Armes-Chef de la Direction Formation, l'autre du Maître Principal Van Maele, Chef Instructeur de la Direction Formation. C'est ensuite au Vice-amiral Hellemans, Chef de la Division Systèmes de la Direction Générale Material Resources, que revint l'honneur de la proclamation de la 57ième promotion de Sous-officiers, une 57ième promotion qui porte fièrement le nom du Maître Principal Etienne De Craene. La partie officielle de la cérémonie fut clôturée par les prestations de serment de nos futurs sous-officiers de la Marine et par une remise de distinctions honorifiques.



Oppermeester / Maître principal Etienne De Craene

Etienne De Craene aanschouwt het levenslicht te Gent op 31 augustus 1929. Bij het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog is hij 11 jaar. Om het hoofd te bieden aan de moeilijke gezinsomstandigheden in deze oorlogsperiode verlaat hij de school op de leeftijd van 14 jaar en gaat hij werken in de meubelzaak van zijn vader. Op twintigjarige leeftijd vervult hij zijn dienstplicht bij de Luchtmacht. De smaak van het leger heeft hem echter te pakken en hij treedt in dienst bij de Zeemacht als vrijwilliger. Na een korte periode als matroos-timmerman is hij kandidaat onderofficier bevoorrading. Met volle overgave besteedt hij zijn beste krachten zowel aan de Zeemacht als aan de bevoorrading. Hij scheept in aan boord van diverse schepen en hoort aldus bij de manschappen die de kust- en hoogzeemijnenvegers vanuit de Verenigde Staten en Noorwegen naar België brengen. Met al zijn krachten past hij het "Allowance Book" aan aan de specifieke situatie bij de Zeemacht. Als kers op het toetje wordt hem van hogerhand om zijn mening gevraagd omtrent het stouwen van de voorraden en onderdelen in het ter studie zijnde commando- en bevoorradingsschip A961 Zinnia. Zijn bijdrage terzake wordt erg gewaardeerd en, na enkele tijd aan boord van de Zinnia te hebben gevaren, wordt hij gemuteerd naar de Van Rijswijcklaan te Antwerpen waar hij deelneemt aan het ontwerp en de ontwikkeling van de plannen van het nieuwe grootse project van de Marine, nl. de bouw van de fregatten. Met volle enthousiasme en werklust ontwerpt hij een stockeplan voor het opslaan van duizenden onderdelen van allerlei aard op negen verschillende plaatsen in een fregat. Maar de lokroep van de zee is te sterk en Etienne scheept in als "appro" aan boord van de fregatten die hij mee ontworpen heeft. Tegen het einde van zijn loopbaan doet hij dienst als adjunct N4 bij Comopsnav. In mei 1985 verlaat Etienne de Marine na 33 jaar trouwe dienst.

Al zijn collega's waardeerden hem als een beschaafd, vriendelijk en dienstvaardig persoon. Als specialist heeft hij tot het einde meegewerkt aan het organiseren van de bevoorrading aan boord van de schepen en de mede door hem vastgelegde principes zijn nog steeds van toepassing. Zijn eervolle onderscheidingen, het respect dat hij afdwong bij zijn collega's en de goede herinneringen die zijn kameraden die met hem meeveren aan hem bewaren, bewijzen ten overvloede hoe voorbeeldig zijn carrière was. Oppermeester De Craene was en blijft een voorbeeld voor de onderofficieren van de Marine en de huidige promotie mag er fier op zijn.

Etienne was gehuwd en een modelvader voor zijn dochter. Helaas mocht hij niet lang genieten van zijn welverdiend pensioen. In 1987 werd hij getroffen door een zware ziekte. Op 8 november 1988, na een lange en vermoeiende strijd en vele chirurgische ingrepen, ruidde hij zijn laatste haven in voor de eeuwige rust.



Etienne De Craene voit le jour à Gand le 31 août 1929. Il a 11 ans lorsque la Seconde Guerre Mondiale éclate. Pour faire face à une situation familiale difficile en cette période de guerre, Etienne quitte l'école à 14 ans pour travailler dans l'entreprise de meubles de son père. A 20 ans, il fait son service militaire à la Force Aérienne. La vie militaire lui plaît et il s'engage comme volontaire à la Force Navale. Après une courte période en tant que matelot menuisier, il devient candidat sous-officier approvisionnement. La Force Navale et en particulier l'approvisionnement

à bord des navires deviennent une véritable passion. Il sert à bord de nombreux navires et est parmi les marins ayant amené les dragueurs de mines côtiers et océaniques des Etats-Unis et de la Norvège. Avec passion, il adaptera l'"Allowance Book" à la situation de la Force Navale. La cerise sur le gâteau sera la possibilité, en tant qu'"appro", de donner son avis sur le planning concernant les emplacements de stockage des pièces de rechange pour le projet de développement du navire de commandement et d'approvisionnement A961 Zinnia. Son apport ne passe pas inaperçu et, après une période de navigation à bord du Zinnia, il est muté à la Van Rijswijcklaan à Anvers où il participera à l'élaboration des plans du nouveau grand projet de la Marine: la construction des frégates. Avec enthousiasme et une ardeur exceptionnelle, il élabore un plan pour le stockage de milliers de pièces de rechange de toutes tailles dans neuf emplacements à bord d'une frégate. La nostalgie de la mer se fait sentir et Etienne servira comme "appro" à bord des frégates qu'il a aidé à concevoir. Au cours des dernières années de sa carrière, il servira comme adjoint N4 à Comopsnav. En mai 1985 Etienne quitte la Marine après 33 ans de bons et loyaux services.

Auprès de ses collègues, il était connu comme une personne polie, sociable et toujours soucieuse des autres. En tant que spécialiste il a continué à participer à l'organisation de l'approvisionnement à bord, dont les principes de base sont toujours d'application. Ses distinctions militaires, le respect dont il bénéficie encore toujours auprès de ses collègues, le bon souvenir qu'en ont gardé ses copains de bord témoignent d'une carrière exemplaire. Le Maître Principal De Craene était et reste un exemple pour les sous-officiers de la Marine et cette promotion peut en être fière.

Etienne était marié, un père modèle pour sa fille. Il n'a hélas pas pu profiter longtemps d'une pension bien méritée. En 1987 il tombe gravement malade. Après une longue lutte épuisante et plusieurs opérations, il quittera le dernier port de sa vie pour un horizon de repos le 8 novembre 1988.

Bijeenkomst van bevelvoerders aan boord van de M915 Aster

Op 25 maart had, op initiatief van de huidige commandant, Luitenant-ter-zee 1ste klasse Pedro Dory, een bijeenkomst plaats van de voormalige bevelvoerders van de tripartite mijnenjager M915 Aster. Sedert zijn tewaterlating hebben tien officieren het bevel gevoerd over dit schip. Op 16 december 1985, dag waarop het gedoopt werd door Koningin (toen nog Prinses) Paola, viel de huidige Vice-admiraal Hellemans de eer te beurt om als eerste het bevel over de Aster te mogen voeren.

De huidige commandant onthulde een gedenkplaat, waarna hij een kort overzicht gaf van de carrière van het schip. Sedert zijn tewaterlating heeft de Aster een bezoek gebracht aan meer dan 100 verschillende havens en deelgenomen aan diverse oefeningen (Stanavforchan, Mcmornorth, Allied Harvest...). Tot op heden heeft het vaartuig meer dan 105.000 zeemijlen afgelegd.

De voormalige bevelvoerders zijn: VAM M. Hellemans, KTZ J. Bartier, FKP E. Vanden Haute, KVK M. Renquet, KVK W. Robberecht, 1LZ R. Boudry, KVK R. Flamant, 1LV M. Iserentant en 1LZ D. Gekiere.

Réunion de commandants à bord du M915 Aster

Le 25 mars se tenait une réunion des anciens commandants du chasseur de mines tripartite M915 Aster. Son commandant actuel, le Lieutenant de vaisseau de 1ère classe Pedro Dory, était l'instigateur de cette cérémonie. Depuis son lancement, dix officiers se sont déjà succédé comme commandant. Le 16 décembre 1985, le jour du baptême du navire par la Reine Paola (alors encore Princesse), l'actuel Vice-Amiral Hellemans était le premier à prendre le commandement de l'Aster.

Le commandant actuel, après avoir dévoilé une plaque commémorative, retraça la carrière du navire. Depuis son lancement, l'Aster a visité plus de 100 ports différents et participé à de nombreux exercices (Stanavforchan, Mcmornorth, Allied Harvest...). A ce jour le navire a déjà parcouru plus de 105.000 miles nautiques.

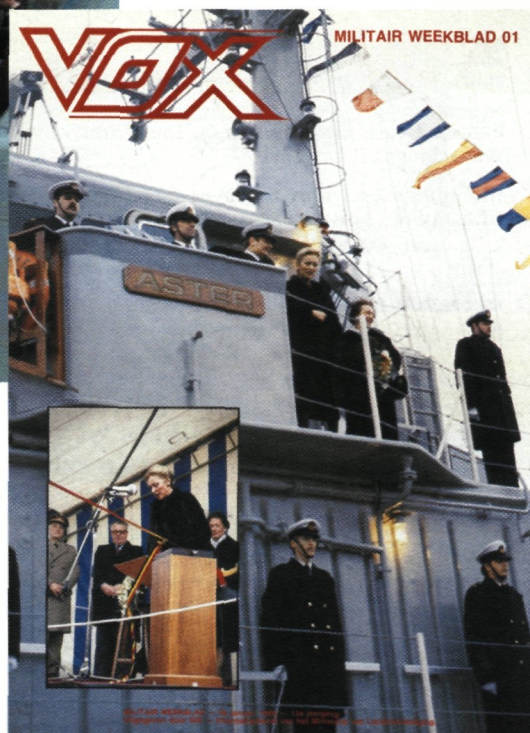
Les anciens commandants sont: VAM M. Hellemans, KTZ J. Bartier, FKP E. Vanden Haute, KVK M. Renquet, KVK W. Robberecht, 1LZ R. Boudry, KVK R. Flamant, 1LV M. Iserentant et 1LZ D. Gekiere.



Na het officiële gedeelte van de plechtigheid wisselden de deelnemers herinneringen uit aan hun verblijf aan boord. Van links naar rechts: FKP Vanden Haute, KVK Renquet, 1LV Dory, VAM Hellemans, KVK Flamant, 1LV Gekiere en KVK Robberecht.

Après la partie officielle, les invités prirent le temps de relater leurs souvenirs du bord. De gauche à droite: FKP Vanden Haute, KVK Renquet, 1LV Dory, VAM Hellemans, KVK Flamant, 1LV Gekiere et KVK Robberecht.

Foto /photo en /et info www.mil.be/navycomp



De tewaterlating van de Aster haalde de voorpagina van Vox van 9 januari 1986.

Le baptême de l'Aster avait fait la Une du Vox du 9 janvier 1986.

De Dag van de Families van de bemanningsleden van de Godetia en de Bellis te Zeebrugge

Telkens een van onze schepen voor een lange periode vertrekt, wordt aan land een ganse organisatie op touw gezet om een optimaal contact tussen de bemanningsleden en hun gezinsleden te verzekeren. De verantwoordelijkheid hiervoor berust bij de personeelsdienst 'Vloot' en een van hun vele taken bestaat in het organiseren van een 'Dag van de Families'.

Zoals gewoonlijk krijgen de families na de voorstelling een hapje en een drankje.

Les clichés de l'événement: Après la présentation, les familles se retrouvent pour un goûter en toute simplicité.

Foto's / photos: J.-C. Vanbostal



De communicatie tussen schip en thuisfront wordt mogelijk gemaakt door IPR Internet.

Communiquer en temps réel avec "son" marin, c'est devenu possible grâce à IPR Internet.

Deze Dagen hadden plaats op resp. 15 maart voor de Godetia en 5 april voor de Bellis.

Beide Dagen verliepen volgens hetzelfde schema : na een welkomstwoord door Korvetkapitein Alain Caron, Directeur Dienst Personeel, kregen de genodigden een overzicht van de laatste gebeurtenissen aan boord van het schip van 'hun' zeeman door Flotielje admiraal W. Goethals, Comopsnav. Daarna werd een videofilm vertoond die aan boord was opgenomen door de bemanningsleden, gevolgd door een vragenuurtje. Vervolgens ging het richting mess voor een drankje en waar de familieden een persoonlijk onderhoud konden hebben met verantwoordelijken van de Sociale dienst, de Morele steun, de Vereniging voor Hulpbetoon in de Marine, Navy 333 en de dienst IPR Internet.

Onze hartelijke gelukwensen aan de Personeelsdienst van de Vloot van de Marinebasis te Zeebrugge voor het organiseren van zulke geslaagde bijeenkomsten.

Les Journées des familles du Godetia et du Bellis à Zeebrugge

Lorsqu'un de nos navires part pour plusieurs mois en mer, toute une organisation se met en place à quai afin d'essayer d'assurer au maximum le relais entre le marin et sa famille. Le centre nerveux de cette organisation est le service du personnel 'Flotte' et une de leurs nombreuses tâches est l'organisation d'une 'Journée des familles'.



Een herinnering bemachtigen van hun bezoek aan de Marinebasis kon bij onze boetiek beheerd door IKC R. Vande Velde.

Ils purent acquérir un souvenir de leur visite à la Base Navale auprès de notre boutique gérée par IKC Rita Vande Velde.

Cette Journée eut lieu le 15 mars pour le Godetia et le 5 avril pour le Bellis.

Le schéma fut le même dans les deux cas: accueillis par un mot de bienvenue du Capitaine de corvette Alain Caron, Directeur du Service Personnel, les invités furent ensuite informés des derniers événements à bord du navire de 'leur' marin par l'Amiral de flottille W. Goethals, Comopsnav. Suivit la présentation d'une vidéo réalisée par l'équipage et une séance de questions-réponses. Nos familles prirent ensuite la direction du mess où elles furent invitées à prendre le café et où les attendaient, pour répondre à leurs questions personnelles, les responsables du Service social de la Défense, de l'Assistance morale, de l'Association d'Entraide de la Marine, de Navy 333 et du service IPR Internet. Les familles eurent également l'occasion de déposer leurs lettres et colis auprès du facteur de la Marine.

Félicitations au Service Personnel de la Flotte de la Base Navale de Zeebruges pour réussir à mettre sur pied de telles après-midi.

De Voorzitter van het Bal van de Marine dankt zijn medewerkers

Wegens het groot succes van het Bal van de Marine 2003 op 8 februari jl. in de hall van de luchthaven van Oostende, stond Vice-admiraal M. Hellemans, Voorzitter van de Vereniging voor Hulpbetoon in de Marine, erop alle medewerkers uit te nodigen op een rijstafel om hen te danken voor hun inzet en bijdrage tot het welslagen van het bal.

Die bijeenkomst vond plaats op 8 april in een sfeervolle en sympathieke stemming in de mess van de Kazerne Bootsman Jonsen te Oostende.



De eretafel voorgezeten door Vice-admiraal Michel Hellemans en zijn echtgenote.

La table d'honneur présidée par le Vice-amiral Michel Hellemans et son épouse.



Mevrouw Chris Cappon en 1KC Nadine Vansteenkiste denken reeds aan de organisatie van het Bal 2004.

Madame Chris Cappon et 1KC Nadine Vansteenkiste pensent déjà à l'organisation du Bal 2004.

Foto's / photos: Ph. Sandras

Le Président du Bal de la Marine remercie ses collaborateurs

A la suite du succès remporté par le Bal de la Marine 2003 organisé à l'aéroport d'Ostende le 8 février dernier, le Vice-amiral M. Hellemans, Président de l'Association d'Entraide de la Marine, avait tenu à offrir une table de riz aux collaborateurs de ce Bal afin de les remercier pour leur engagement dans la réussite de l'événement.

C'est dans une ambiance très sympathique que s'est déroulé ce repas, le 8 avril dernier, au mess de la Caserne Bootsman Jonsen à Ostende.



Les as du montage de l'exposition Marine: 1KC Dominique Dusollier et KMC Didier Mangelinckx en compagnie de notre archiviste Henry Drago.

1KC Dominique Dusollier en KMC Didier Mangelinckx zorgden voor de opstelling, hier in gezelschap van onze archivaris Henry Drago.



Une table prise au hasard: de g. à d.: 1LV M. Porta (Delcom IPR), 1MR C. Bruneau (commissaire), 1MC D. Terwagne (portier), 1MR Ch. Peeters et MTR P. Vandenbussche (commissaires) et Madame C. Pison (tombola).

Een tafel per toeval genomen, van links naar rechts: 1LV M. Porta (Delcom IPR), 1MR C. Bruneau (commissaris), 1MC D. Terwagne (portier), 1MR C. Peeters en MTR P. Vandenbussche (commissaris) en Mevrouw C. Pison (tombola).

Officieel bezoek van de M924 Primula aan haar meterstad Willebroek

Op 15 april viel de Primula de eer te beurt een delegatie te mogen ontvangen van Willebroek, haar meter. Mevrouw de Burgemeester Elsie De Wachter en haar kleinzoon, evenals mevrouw Isabella Adriaenssens-Van Dijck, doopmeter van het schip, werden aan boord verwelkomd. Na een uitwisseling van geschenken koos de Primula het ruime sop voor een dagje zee met de genodigden.

Visite officielle de la ville marraine Willebroek au M924 Primula

Le 15 avril, le Primula eut l'honneur de recevoir à bord une délégation de Willebroek, sa ville marraine. Madame le Bourgmestre Elsie De Wachter et son petit-fils, ainsi que madame Isabella Adriaenssens-Van Dijck, marraine du navire se retrouvèrent à bord. Après un échange de cadeaux, le Primula emmena ses invités en mer pour une journée.



Mevrouw Elsie De Wachter, Burgemeester van Willebroek (links) en Mevrouw Adriaenssens, meter van het schip, overhandigen een geschenk aan 1LZ Scheirlinckx.

Foto's / photos en / et info
www.mil.be/navycomp

Remise d'un cadeau au 1LZ Scheirlinckx par madame Elsie De Wachter, Bourgmestre de Willebroek (à gauche) et madame Adriaenssens, marraine du navire.

Opnieuw Carnavalviering in de Marineclub

Met genoeg verzamelden we opnieuw op 8 maart jl. in de "Vlootbar" van de Marineclub voor een carnaval-maaltijd. De aperitief werd geschonken om 18 uur, wat laat volgens sommigen omdat de maaltijd aldus te laat ten einde liep. De organisatoren beloofden daarmee rekening te houden voor de volgende gelegenheid, maar dat belette niet dat alle aanwezigen zich kostelijk amuseerden. Misschien was er ditmaal wat minder volk, maar aan de andere kant waren er dan weer heel wat meer vermomden. Kortom, het was een succesvolle avond.

Onze hartelijke gelukwensen aan Julien en zijn echtgenote, die eens te meer de eerste prijs hebben gewonnen, evenals aan Jules Van Oost, onze meesterkok en secretaris, ter gelegenheid van zijn verjaardag.

Tot weerziens volgend jaar!

Le carnaval de retour au Marineclub

C'est avec plaisir que nous nous sommes retrouvés le 8 mars dernier au "Vlootbar" du Marineclub pour un repas de carnaval. La soirée débuta à 18h par l'apéritif, un peu tard dirons certaines personnes, le repas se terminant alors trop tard dans la soirée. Les organisateurs en tiendront compte pour la prochaine édition, mais cela n'a pas empêché tout le monde de bien s'amuser. Si la soirée comptait moins de participants, les personnes déguisées étaient elles plus nombreuses. Ce qui est je pense un succès.

Félicitations à Julien et sa femme, qui ont gagné encore une fois le premier prix. Félicitations à Jules Van Oost, notre maître chef coq et secrétaire, pour son anniversaire.

En espérant tous se revoir l'année prochaine.



Foto's / photos en / et tekst / texte: Ph. Sandras

Dag van de Zeelieden te Oostende

Op 21 april, Paasmaandag, had de traditionele dag van de Zeelieden plaats te Oostende. Heel wat vissers woonden samen met familieleden en verwanten de herdenkingsmis bij in de Sint-Petrus-en-Paulus kerk. Daarna verzamelden zij voor de kerk vanwaar zij zich groepsgewijs naar het monument van de Zeelieden begaven. In aanwezigheid van de vaandeldragers van de diverse vaderlandslievende verenigingen werden dan door de afgevaardigden van die verenigingen tientallen bloemenkransen neergelegd ter nagedachtenis aan de zeelieden die het leven lieten op zee.

Kapitein-ter-zee Michel Vanhaekendover, Provinciecommandant, en Korvetkapitein Philippe Cornez, Dirnavsupport, vertegenwoordigden de Marine.



De verplaatsing in groep naar het gedenkteken der zeelieden geleid door de Heer P. Breyne, provinciegouverneur van West-Vlaanderen, en de Heer J. Vandecasteele, Burgemeester van de stad Oostende.

Le déplacement en groupe vers le monument des gens de mer avec, en tête, les autorités: Monsieur Paul Breyne, gouverneur de la province de Flandre Occidentale et Monsieur Jean Vandecasteele, bourgmestre de la ville d'Ostende.



La journée des Gens de mer à Ostende

Le lundi de Pâques (21 avril) eut lieu la traditionnelle journée des Gens de mer à Ostende. La messe de commémoration à l'église Sint-Petrus-en-Paulus fut suivie par de nombreuses familles de pêcheurs et leurs proches. Les participants se rassemblèrent ensuite devant l'église afin de se déplacer en groupe en direction du monument des Gens de mer. C'est en présence des porte-drapeaux des différentes associations patriotiques que les représentants des associations procédèrent au dépôt de dizaines de couronnes de fleurs en mémoire des marins disparus en mer.

Le Capitaine de vaisseau Michel Vanhaekendover, Commandant de Province, et le Capitaine de corvette Philippe Cornez, Dirnavsupport, représentaient la Marine à cette occasion.



Les porte-drapeaux au pied du monument des gens de mer. Au centre, le porte-drapeaux de l'APFN, Ph. Sandras.

De vaandeldragers aan de voet van het gedenkteken van de zeelieden met in het midden de vaandeldrager van VGZM, Ph. Sandras.

Foto's / photos: Ph. Sandras en / et H. Drago

Inwijding van het nieuwe IBIS-gebouw

Bij het Koninklijk Werk Ibis te Bredene waren er op 26 en 27 april opendeurdagen. Een uitzonderlijke gebeurtenis die slechts voor de tweede maal plaats had (de eerste keer gebeurde dit in 1997).



Een opvoedster en twee leerlingen poseren trots voor het volledig nieuwe "Huis André Schlim".

Une éducatrice et deux élèves posent fièrement devant la toute nouvelle "Maison André Schlim".

De aanleiding daartoe was de feestelijke opening van het nieuwe vakantiecentrum. Een centrum dat jongeren van het internaat, die in de onmogelijkheid verkeren naar huis te keren, de gelegenheid biedt aldaar hun weekends en vakantiedagen in een familiale sfeer door te brengen.

Het Werk heeft 600.000 € geïnvesteerd in de bouw van dit centrum, dat de naam draagt van de betreurde Vice-admiraal André Schlim, die gedurende achttien jaar het voorzitterschap van Ibis waarnam. Ook nu is de Marine goed vertegenwoordigd op de Algemene vergadering vermits 5 van de 51 leden tot de Marine behoren nl. Admiraal Herteleer, Vice-admiraal Hellemans, Divisieadmiraal Michel Verhulst, Flottielje admiraal Willy Goethals en Fregatkapitein Gilbert Legen.

Opgericht in 1906 telt de school, heden ten dage onder de leiding van directeur Philippe Declercq, 103 jongeren van 6 tot 16 jaar.

Op de volgende ontmoeting Ibis/Marine, die zal plaatsvinden op woensdag 25 juni, zal er een voetbalmatch gespeeld worden waarbij leerlingen van de school het zullen opnemen tegen bemanningsleden van de Wandelaar. Diezelfde Wandelaar heeft reeds een cheque voor een waarde van 4.228 € -de opbrengst van een marathonwedstrijd in het begin van dit jaar- geschonken aan Ibis; met dit bedrag werden enkele lokalen van de school opgeknapt.



Een leerling van Ibis begroet fier de bijeenkomst onder het oog van de burgemeester van Oostende J. Vandecasteele.

Un élève de l'Ibis fier de saluer l'assemblée sous le regard amusé du bourgmestre d'Ostende Jean Vandecasteele.

Inauguration d'une nouvelle maison pour l'IBIS

L'œuvre Royale de l'Ibis à Bredene tenait une journée portes-ouvertes les 26 et 27 avril. Un événement exceptionnel puisqu'il n'en était qu'à sa 2ème édition (la première eut lieu en 1997).

C'était l'occasion d'inaugurer le nouveau centre de vacances. Un centre qui permettra aux jeunes en internat, et qui n'ont pas la possibilité de rentrer à la maison, de passer leurs week-ends et vacances dans une ambiance familiale.



Les invités à l'écoute de leur orateur de g. à d.: le Capitaine de vaisseau M. Van Haekendover, le Vice-amiral M. Hellemans et le Ministre Johan Vandelanotte, Ministre des Affaires Sociales.

De geïnviteerden luisteren aandachtig toe: Kapitein-ter-zee M. Van Haekendover, Vice-admiraal M. Hellemans en Minister J. Vandelanotte, Minister van Sociale Zaken.

L'œuvre a investi 600.000 € dans la réalisation de ce centre portant le nom du regretté Vice-amiral André Schlim, qui assura durant dix-huit années la présidence de l'Ibis. Aujourd'hui la Marine est toujours bien représentée à l'Assemblée Générale car 5 des 51 membres sont des marins: l'Amiral Herteleer, le Vice-amiral Hellemans, l'Amiral de division Michel Verhulst, l'Amiral de flottille Willy Goethals et le Capitaine de frégate Gilbert Legen.

Créée en 1906 et aujourd'hui sous la direction de Philippe Declercq, l'école compte 103 jeunes âgés de 6 à 16 ans.

La prochaine rencontre Ibis-Marine aura lieu le mercredi 25 juin et prendra la forme d'un match de football entre les enfants de l'école et les membres d'équipage de la frégate Wandelaar. Ce même Wandelaar a déjà offert un chèque de 4.228 € à l'Ibis, résultat de fonds récoltés lors d'un marathon en début d'année; des fonds qui furent employés à rénover quelques chambres de l'école.

Hulde aan de Marine te Saint-Valery-en-Caux

Ter gelegenheid van de 3de uitgave van de maritieme tentoonstelling "Mer et Sécurité" te Saint-Valery-en-Caux op 17 en 18 mei 2003, had op zaterdag de 17de een plechtigheid plaats ter herinnering aan de slag die aldaar destijds, in het kader van de Operatie Dynamo, geleverd werd. Onze Marine werd er vertegenwoordigd door de dienst Public Relations ter vervanging van de Albatros die om louter technische redenen niet aanwezig kon zijn.



De herdenkingsplaat ter herinnering aan de deelname van vijf Belgische schepen aan de evacuatie van St-Valery-en-Caux.

La plaque commémorative de la contribution des cinq navires belges à l'évacuation de St-Valery-en-Caux

Foto's / photos en / et tekst / texte: D. Henrard

De slag bij Saint-Valery-en-Caux - 10/12 juni 1940

Duizenden soldaten van de geallieerde strijdkrachten, hoofdzakelijk Schotten en Fransen, werden er belegerd door de 7de Duitse Pantserdivisie van generaal Rommel. Zowel de Franse generaal Ihler als de Engelse bevelhebber, generaal Fortune, weigerden zich over te geven en de Duitsers gingen dan ook prompt over tot de aanval. De omsingelde troepen trachtten in te schepen aan boord van vaartuigen die vanuit diverse havens waren komen aanvaren om ze naar Engeland te evacueren. Onder hen 5 Belgische vissersboten, die deel uitmaakten van een flottielje van een dertigtal schepen onder bevel van de Franse Kapitein-ter-zee Aubert, en op 12 juni bijdroegen tot de evacuatie uit Saint-Valery-en-Caux van 1.104 Fransen en 2.137 Britten.

Volgende Belgische schepen naam deel aan de slag: 3 trawlers, nl. de André-Robert-Denise, de Buffalo-Bill en de Yvonne (deze laatste werd tot zinken gebracht) en 2 visserszeilsloepen, de Ons Gedacht en de Amélie-Mathilde (werd eveneens in de grond geboord), alle vijf onder bescherming van de Engelse kruiser Lexington.

La Marine à l'honneur à Saint-Valery-en-Caux

A l'occasion de la 3ème édition de l'événement maritime "Mer et Sécurité" qui s'est tenu à Saint-Valery-en-Caux, les 17 et 18 mai 2003, une cérémonie de commémoration de la bataille du même lieu, dans le cadre de l'opération Dynamo, s'est déroulée le samedi 17 mai. La représentation de notre Marine fut assurée par le service Image et Relations Publiques en lieu et place de l'Albatros qui, suite à un problème technique, n'a pas pu être présent lors de ces journées.



Parmi les navires français présents, non seulement le Coraline de la Marine Nationale dont St-Valery-en-Caux est la ville marraine, mais également l'Origan, navire des Affaires Maritimes, et le DF39 des Douanes, avaient répondu présents.

Onder de te St-Valery-en-Caux aanwezige Franse vaartuigen was er niet alleen de Coraline van de Franse Marine waarvan St-Valery-en-Caux meter is, maar eveneens de Origan van de Affaires Maritimes en de DF39 van de Franse Douane.

Bataille de Saint-Valery-en-Caux - 10/12 juin 1940

Des milliers de militaires des troupes alliées, principalement des Ecossais et des Français, se sont retrouvés piégés par la 7ème Division Blindée du général Rommel. Devant le refus du général français Ihler et du général anglais Fortune, les Allemands décidèrent de donner l'assaut. Les troupes encerclées tentèrent d'embarquer sur les navires venus de différents endroits pour les évacuer vers l'Angleterre. Cinq navires de pêche belges, englobés dans une flottille d'une trentaine de navires sous les ordres du Capitaine de vaisseau français Aubert, contribueront de leur mieux à l'évacuation de 1.104 Français et 2.137 Anglais de Saint-Valery en Caux, le 12 juin 1940.

Les bâtiments belges ayant participé à la bataille de sont: 3 chalutiers, le André-Robert-Denise, le Buffalo-Bill et le Yvonne (le dernier ayant été coulé) et 2 voiliers motorisés le Ons Gedacht et le Amélie-Mathilde (le second fut également coulé), encadrés par le croiseur anglais Lexington.

Onze archieven bevinden zich in goede handen

Sedert twee jaar besteden twee vrijwilligers, Henry Drago en Philippe Sandras, elke woensdag aan het reorganiseren van de archieven van Neptunus. De betreurde Meester Dreesen was er destijds mee gestart maar sindsdien werden de archieven niet meer 'geüpdated'. In de eerste plaats moesten enkele honderden kartonnen dozen verhuisd worden van Blok W (2de verdieping) naar Blok S (1ste verdieping) van de kazerne Bootsman Jonsen; dan volgde het opmaken van de inventaris en het klasseren van al die waardevolle documenten in speciale archiefdozen.

- * Zo u zich wenst te ontdoen van documenten betreffende onze maritieme geschiedenis of van maritieme tijdschriften of boeken, aarzel dan niet ze ons te schenken. Wij zullen er zorg voor dragen.
- * Zo u onze archieven wenst te raadplegen, dan heten Henry en Philippe u van harte welkom elke woensdag van 9 tot 16 uur op de redactie waar zij u zullen bijstaan bij uw opzoekingen.
- * Zo u op zoek bent naar oude nummers van Neptunus dan kan u die bekomen tegen 50 cent per exemplaar, voor zover ze uiteraard nog in voorraad zijn; haast u, want wegens gebrek aan stockeer ruimte zullen wij tegen het einde van het jaar tientallen kisten met oude nummers van Neptunus moeten vernietigen.

Nos archives sont en de bonnes mains

Depuis près de deux ans, deux volontaires, Henry Drago et Philippe Sandras, se chargent le mercredi de réorganiser un service d'archives pour Neptunus. Ce travail avait été initialisé par le regretté Chef Dreesen mais n'avait plus été réactualisé depuis de nombreuses années. Il leur a donc fallu dans un premier temps déménager quelques centaines de cartons de l'ancien Bloc W (2ème étage) vers le Bloc S (1er étage) de la caserne Bootsman Jonsen, ensuite faire l'inventaire, puis classer dans des boîtes d'archives ces documents précieux.

- * Si vous désirez vous débarrasser de documents pouvant aider à retracer notre histoire maritime, ou de revues ou d'ouvrages maritimes, n'hésitez pas à en faire don à nos services. Nous en prendrons soin.
- * Si vous désirez avoir accès aux archives de Neptunus, Henry et Philippe vous accueilleront tous les mercredis de 9h à 16h et vous guideront dans vos recherches.
- * Si vous cherchez un ancien numéro de Neptunus, vous pouvez vous le procurer pour 50 cents, si encore disponible bien évidemment, car par manque de place nous nous voyons obligé de détruire pour la fin de l'année des dizaines de caisses d'anciens numéros de Neptunus.

Voor info: gelieve te telefoneren op woensdag op nr 059/56.35.44 (Bemilcom 9/2731/3344)

Pour info: tel le mercredi uniquement 059/56.35.44 (Bemilcom 9/2731/3344)



Foto / photo: J.-C. Vanbostal

Henry Drago en Philippe Sandras, archivariissen van Neptunus, ontvangen u elke woensdag met de glimlach.

Henry Drago et Philippe Sandras, archivistes bénévoles de Neptunus, vous accueillent tous les mercredis avec le sourire.

De la Pub grâce à la Pub!

EADS (ex-Siemens) est notre plus gros sponsor publicitaire en 2003. La firme nous a réservé le "cover out" pour les 4 numéros de l'année. L'originalité de leur publicité réussie du premier numéro est que notre annonceur nous a demandé une photo de marins pour souligner ses relations commerciales avec la Marine. Cette photo a été prise par le Premier maître Patrice Hornez. A son tour EADS fait connaître notre revue à son personnel en publiant notre "cover out" en reprenant leur publicité dans leur revue d'entreprise "Inside".

Reclame dankzij de Reclame!

EADS (ex-Siemens) is onze grootste adverteerder voor 2003. De firma heeft inderdaad de "cover out" gereserveerd voor de 4 nummers van het jaar. De zeer geslaagde advertentie in het eerste nummer is in die mate origineel dat onze adverteerder ons een foto met manschappen van de Marine gevraagd heeft, om aldus de nadruk te leggen op zijn commerciële banden met onze Marine. De foto werd genomen door Eerste meester Patrice Hornez. Op zijn beurt maakt EADS dan reclame voor ons tijdschrift bij zijn personeel, door onze "cover out" in zijn bedrijfsblad "Inside" te publiceren.

Zoekertjes - Avis de recherche

De heer Nyssen interesseert zich voor de geschiedenis van het franse "decoy ship" (oorlog 40-45) Le Rhin, later HMS Fidelity.

Hij zoekt nl. meer informatie omtrent de gezellin van commandant Claude Péri, Madeleine Bayard, later in Engeland gekend onder de naam Barclay. Het is hem reeds bekend dat zij geboren is te Parijs (14de arr) op 21/2/1911. Zoals Péri, maar nog vóór hem, zou ze een agente geweest zijn van het 5de Bureau (van het ministerie van Koloniën) dat geleid werd de toekomstige generaal Raoul Salan; voorts zou, althans volgens een mondelinge getuigenis, haar echtgenoot (alhoewel niet echt vaststaat of ze wel gehuwd was), een franse officier, gedood zijn geweest door de Italianen in Abessinië tussen 1934 en 1936. Zo dat met de werkelijkheid strookt zou dat gebeurd moeten zijn tijdens de oorlog in Abessinië.

Indien u onze lezer kan helpen kan u hem op volgend adres bereiken:

Léon Nyssen

Rue Bidaut, 7 - 4800 VERVIERS

Tel: 087/22.37.04 - E-mail : nyssen.gilles@swing.be

Monsieur Nyssen s'intéresse à l'histoire du bateau-piège français (guerre 40-45) Le Rhin, devenu HMS Fidelity.

Il cherche à en savoir plus sur la compagne du commandant Claude Péri, Madeleine Bayard, devenue Barclay en Angleterre. Il a pu établir qu'elle est née à Paris (14e) le 21/2/1911; qu'elle aurait été -tout comme Péri, mais avant lui- un agent du 5ème bureau (du ministère des Colonies), dirigé par le futur général Raoul Salan et, selon un témoignage verbal, que son mari (encore que son mariage ne soit pas prouvé), officier français, aurait été tué par les italiens en Abyssinie entre 1934 et 1936. Si ce fait est exact cela ne peut être qu'au cours de la guerre d'Abyssinie.

Si vous pouvez aider notre lecteur, voici ses coordonnées:

inside

"Welkom aan boord"

Advertentiepagina in Belgisch marinetijdschrift Neptunus

Bovenstaande welkomstpagina wordt gepubliceerd op de rugzijde van het eerste nummer van 2003 en zal bij de volgende nummers opgevolgd worden door een advertentie specifiek gefocust op het EADS productspectrum voor de marinebranche.

3

Nr. 13 - april 2003

Qui pourrait nous aider à identifier et retrouver les quatre matelots sur cette photo prise en 1954 à bord de l'Artevelde au port de Bruges? Nous savons juste que le 3ème à partir de la gauche serait le canonnier Libert et le 4ème "Gerry" le Bruxellois.

Vos réactions sont attendues à la rédaction de Neptunus.

Wie kan ons helpen de vier matrozen op deze foto, genomen in 1954 aan boord van de Artevelde in de haven van Brugge, te identificeren en ons hun adres te bezorgen? Alles wat wij menen te weten is dat de 3de van links kanonnier Libert zou zijn en de 4de "Gerry" de Brusselaar.

Graag uw antwoord aan de redactie van Neptunus.



Recherche Visitors' Book du BRYC (Brussels Royal Yacht Club)

Prêté lors de l'exposition Zénobe Gramme en 2001, le Brussels Royal Yacht Club est à la recherche de son "Visitors' Book". Tout renseignement à son sujet peut être communiqué au Capitaine de frégate BAM M. Van Bussel au 02/701.33.06.

Fondé le 25 avril 1906, établi sur un terrain appartenant à la Donation Royale, c'est le plus ancien club de yachting de Bruxelles, accessible même à de grands voiliers comme le Mercator. Il devint club Royal en 1913. Depuis 1961, il est le parrain de notre voilier Zénobe Gramme.

Wordt gezocht: het Visitors' Book van de BRYC (Brussels Royal Yacht Club)

De Brussels Royal Yacht Club is op zoek naar zijn "Visitors' Book" dat uitgeleend werd ter gelegenheid van de Zénobe Gramme tentoonstelling in 2001. Alle inlichtingen dienaangaande kunnen verstrekt worden aan Fregatkapitein MAB M. Van Bussel op nr 02/701.33.06.

Deze club, opgericht op 25 april 1906, en gevestigd op een terrein dat toebehoort aan de Koninklijke Schenking, is de oudste Brusselse yachtclub en toegankelijk voor alle grote zeilschepen zoals de Mercator. Kreeg de titel 'Koninklijk' toebedeeld in 1913 en is sedert 1961 pater van ons zeilschip Zénobe Gramme.



Tel : 03.774.55.76

Fax : 03.774.59.36

**Adres: Langestraat 97
9150 Kruibeke**

E-Mail : technical@xentronics.be

info@xentronics.be

Website : www.xentronics.be

Herdenking 'Battle of the Atlantic'

60ste Verjaardag

De Battle of the Atlantic was de langste en hevigste slag, die de Tweede Wereldoorlog gekend heeft. Hij begon op 3 september 1939, toen Engeland de oorlog verklaarde aan Duitsland. Dit land viel Polen binnen en weigerde het opnieuw te verlaten. De Britten waren in staat van oorlog op 3 september 1939 om 11 uur.

Toen de oorlog uitbrak had Duitsland 57 onderzeeboten. Daarvan patrouilleerden reeds 49 duikboten op de hun aangegeven posities. Op diezelfde avond, rond half acht, meldde de uitkijk van de U30 dat een groot schip in de vallende duisternis naderbij kwam. LTZ Lemp, die de leiding had, onderscheidde de vorm van een passagiersschip dat een zigzaggende koers aanhield. Daardoor hield de Commandant dit voor een hulpkruiser. Hij ging onmiddellijk over tot de aanval, zonder er zich van te vergewissen of het schip al dan niet bewapend was. Om 19u45 vuurde hij een waaier van torpedo's af. Er gingen bij deze actie 118 mensenlevens verloren.

De Battle of the Atlantic duurde tot 4 mei 1945. In deze slag gingen 2603 koopvaardischepen verloren, met een gezamenlijke tonnage van 13.5 miljoen. Ook werden 175 geallieerde schepen tot zinken gebracht. De Belgen verloren 78 koopvaardischepen en 855 bemanningsleden. Aan Duitse zijde zonken 784 van de 1162 gebouwde onderzeeboten, waarbij 28 000 bemanningsleden de dood vonden. Bij de geallieerden stierven 30 248 koopvaardijbemanningsleden, evenals duizenden bij de Royal Navy en de Airforce.

Ook de Belgische Marine, beter bekend onder de naam Royal Navy - Section Belge (ofwel RN-SB) heeft haar steentje bijgedragen tot de overwinning op zee. Twee Britse korvetten werden bemand door Belgen: HMS Buttercup K193

en HMS Godetia K226. Deze schepen begeleidden, samen met andere korvetten, konvooien van 1942 tot december 1944. Aanvankelijk opereerden ze aan de Amerikaanse kusten, van Canada tot Trinidad, later begeleidden ze schepen tot in Europa. Zo nam HMS Godetia deel aan het Konvooi TM1. Dit konvooi bestond uit 9 tankers, waarvan er 7 tot zinken gebracht werden tijdens de overtocht. Slechts 2 tankers kwamen aan in Gibraltar. Tijdens de overtocht nam de bemanning van HMS Godetia een 15-tal overlevenden aan boord, waaronder zich mensen bevonden die zwaar verbrand waren.

Ook tijdens andere konvooien werden schipbreukelingen opgepikt, zoals b.v. tijdens konvooi SC122, waar HMS Godetia en HMS Buttercup samen voeren, en HMS Godetia 165 overlevenden aan boord nam.

Een van de bekendste figuren uit de Battle of the Atlantic aan Britse zijde was Cpt F.J. Walker, aan boord van de destroyer Stork. De lange magere Johnny Walker, was een van de meest vooraanstaande



Captain F.J. Walker



tactici bij de Royal Navy inzake onderzeebootbestrijding.

Om al deze konvooien in goede banen te kunnen leiden, werd alles gecoördineerd door Secret WW2 Underground Headquarters. Dit hoofdkwartier bevond zich in Liverpool. Dit is trouwens nu te bezoeken als een museum en zeker de moeite waard! Je krijgt er eerst een kort historisch overzicht. Daarna kun je de 'decoding room' bezoeken, kun je een kijkje nemen in Admiral Horton's office, de teleprinter kamer. Ook is er een cinema, waar je films kunt bekijken van Liverpool-Merseyside in oorlog. Er is natuurlijk ook een kamer waar je de operaties kunt volgen op kaart. Dit was het hart van de Western Approaches en werd constant aangepast.

Tijdens de herdenking in Liverpool kwamen zo'n 150.000 mensen naar de Albert Docks. Ik vond het een grote eer om hieraan te kunnen deelnemen met mijn verzameling van de RN-SB en Belgische Merchant Navy. De stand kende een groot succes. Vele veteranen kwamen langs en velen haalden herinneringen op en kwamen ogen te kort om

alle accessoires en foto's te bekijken die we tentoonstelden. Ook jonge mensen kwamen de veteranen herdenken en leerden heel wat bij. Sommigen onder hen kenden zelfs Belgen, waarmee ze samen gevaren hadden.

Velen vroegen of de tentoonstelling bleef staan na de herdenkingsplechtigheden, maar moesten tot hun verbazing vaststellen dat de verzameling uit België overgekomen was voor een paar dagen. Toen dachten ze dat deze tentoonstelling tot een museum behoorde, maar hierin moest ik hen ook weer teleurstellen. Ik vertelde hen dat ik nog steeds op zoek ben naar een plaats (of museum) om de Belgische (en buitenlandse) bevolking te laten zien wat een handvol Belgische zeelui gepresteerd hadden, samen met de Merchant Navy.



Toen ik in Liverpool was voor deze herdenking, heb ik trouwens, op vraag van de voorzitter van de RNSB bloemen neergelegd aan het monument van de Merchant Navy. Ook de VZW Victor Billet had zich met deze vraag tot mij gericht. Ook in hun naam legde ik dus een bloem neer aan de herdenkingsplaat.

Het was mij een grote eer er aanwezig te zijn en die mensen te herdenken in naam van mijn land.

Tekst: KMC J. GELDHOF

Foto's: www.mil.be/navycomp





Computer Hard & Software • Netwerken en Netwerkbeheer
 Herstellingen en consulting • Software op maat
 Webdesign • Internet: Planet Internet & Telenet

advanced computer solutions
 kustlaan 4 • 8450 Bredene
info@advanced-c-solutions.be

De NAVAL MINE WARFARE GAME SECTION (NMWGS)

Uniek Trainingsmiddel binnen de NAVO

Interview met KVK Patrick VANDERBEECK - Hoofd NMWGS

Op korte termijn is de NMWGS uitgegroeid tot een vaste waarde voor de doorgedreven vorming van marineofficiëren met staffuncties en met een specialisatie in zeemijnenbestrijding. De wargame werd al vlug beschouwd als een uniek trainingsmiddel binnen de NAVO en, volgens sommige bronnen, zelfs in de wereld.

NEPTUNUS had een gesprek met Korvetkapitein Patrick Vanderbeeck die sinds augustus 2002 het bevel voert over de Naval Mine Warfare Gaming System (NMWGS). Commandant Vanderbeeck begon met een kort overzicht over het ontstaan van de wargame. *'Het was onder impuls van Adm. Herteleer, en in samenwerking met de Beheerseenheid van het Mathematisch Model van de Belgische kust, dat EGUERMIN (EGM) in 1974 begon met het ontwerp van een wargame. Het jaar daarop werd de wargame voor het eerst gedraaid onder de codenaam KISS (Keep It Simple and Stupid).*

De permanente evolutie op het vlak van de zeemijnenbestrijding (nieuwe technieken en materieel) maakte een modernisering van de NMGS noodzakelijk. De re-build begon in 2001 en omvat ondermeer:

- de integratie van andere warfares
- een nieuwe GIS
- het gebruiksvriendelijker maken van het systeem
- introductie van nieuwe naval - minewarfare technieken zoals UAVs, UUVs, dolfijnen en zeehonden
- introductie van de 'Rapid Environmental Assessment' tool
- interactie tussen de 'mijnenlegger' en de 'mijnenbestrijder'.



'In navolging van de nieuwe NAVO-terminologie in de zeemijnenbestrijding, kreeg de wargame in september 2002 een nieuwe benaming - de Naval Mine Warfare Gaming System (NMWGS) en sinds vorig jaar bieden we ook een 'mobile' versie aan (cfr. NEPTUNUS 3/2002)'.

De wargame kan het best omschreven worden als een simulatie van bestaande of fictieve militaire operaties. *'We creëren een confrontatie tussen een mijnenveldplanner (de 'opposing forces') en de bevelhebber van een mijnenbestrijdingseskader of een -vlootverband'* aldus Commandant Vanderbeeck.

De infrastructuur bestaat uit 10 lokalen (cubicles) en 8 controlestations, een netwerkserver, werkstations voor de speler-interface en voor de controller-interface, een werkstation voor het COMCENTER, laser printers, mijnenbestrijdingsplanning en evaluatie programma's en het standaard Microsoft Office-pakket.

De wargame-software omvat verschillende types van NAVO- en PfP-mijnenbestrijdingsschepen en een 'milieu-model' waarbij men de waterdiepte, bodemgesteldheid en topografie kan aanpassen, alsook een visualisatie-tool.

Commandant Vanderbeeck gaf een overzicht van de voornaamste opdrachten die de HNMWGS en zijn staf hebben. *'Onze voornaamste taak bestaat erin NMCM-officiëren te vormen. We richten ons voornamelijk op 3 doelgroepen:*

- stafofficiëren zeemijnenbestrijding
- opfrissingscursus voor gevormde stafofficiëren
- initiatie van jongere officieren met het stafwerk op hoger niveau.

We geven opleidingen en trainingen aan bevelhebbers van maritieme strijdmachten (Commander Task Force-level) en taakgroepen (Commander Task Group-level)'.

De HNMWGS benadrukt dat de wargame 'een zeer flexibel systeem' is. *De NMWGS biedt slechts één programma aan, maar het is zeer flexibel. Het bevat een 10-tal scenario's en we kunnen de wargame afstellen al naargelang de voorkennis van de gebruikers. Naast de 'normale' NMCM aspecten kunnen we ook andere invalshoeken van de maritieme oorlogsvoering simuleren, zoals bvb. amfibische operaties, airborne NMCM en duikoperaties in ondiepe kustwateren (very shallow waters).*

Gemiddeld duurt een wargame 10 dagen. Het spel omvat een presentatie over de werking van de wargame en briefings over het scenario, het OPLAN en de player-interface. Nadien doorlopen de spelers het Operational Planning Process waarin de spelers een situatieschets opstellen die door de controllers besproken worden. Hierna bereiden de spelers hun briefing voor en begint de eigenlijke oefening. De laatste dag van de wargame omvat een operationele en tactische debriefing door de HNMWGS en zijn controllers. *'Een andere belangrijke opdracht is onszelf op de hoogte houden van alle nieuwe ontwikkelingen en veranderingen op het vlak van de mijnenbestrijdingsmiddelen en -procedures, een minimum vereiste om de wargame up-to-date te houden'.*

De wargame wordt ook gebruikt voor de evaluatie van de zeemijnenbestrijding waarbij de verschillende tactieken binnen éénzelfde mijnenveld onderling kunnen vergeleken worden.

Jaarlijks worden er, op vaste basis, een 13-tal wargames ingericht, met name:

- 3 MSOC-cursussen voor NMCM stafofficieren
- 3 gevorderde wargames voor de UK
- 2 wargames voor ABNL mijnenbestrijdingsofficieren
- 1 voor de Duitse marine
- 1 internationale MSOC-cursus
- 1 wargame voor de MCMFN-stafofficieren
- 1 wargame BALTRON
- 1 cursus voor het Koninklijk Hoger Instituut van Defensie.

Deze worden occasioneel aangevuld met wargames voor Denemarken, Noorwegen en Frankrijk. Daar bovenop organiseert de NMWGS een grote NAVO-wargame - 'Bell Bottoms' (tijdens de onpare jaren) en een Pfp-oefening - 'Coop BANISH' (tijdens de pare jaren).

'In de periodes waarin er geen wargames voorzien zijn kunnen marines een verzoek indienen om er een te organiseren op een 'first come first served' - basis maar waarbij we voorrang geven aan respectievelijk BE/NL, NATO en Internationale marines'.

Dit bracht ons naadloos bij de vraag wie gebruik kan maken van de NMWGS. *'In principe kan iedere marine een aanvraag indienen om officieren naar de NMWGS te sturen. De meeste van onze 'klanten' komen uit de NAVO-landen en uit Pfp-landen zoals Zweden, Finland, Estland, Letland, Litouwen, Roemenië, Bulgarije, Kroatië en Bulgarije. De laatste jaren krijgen we ook regelmatig officieren uit Singapore, Indië, Japan, Denemarken, Noorwegen, Egypte, Marokko en zelfs vanuit Nieuw-Zeeland en Australië over de vloer. Binnenkort komen er ook Bulgaarse en Franse officieren'.*

Doordat er nu ook een mobiele versie beschikbaar is, is het niet ondenkbaar dat er nog meer verzoeken kunnen binnenkomen. Commandant Vanderbeeck gaf meer uitleg over wat deze mobiele versie omvat. *'De aanvraag gebeurt op dezelfde wijze als voor onze vaste wargame. In principe wordt de mobiele versie per cubicle (max 6 personen) aangeboden. De prijs is dezelfde als deze die aangerekend wordt in EGUERMIN maar met een toeslag van 10% voor de verplaatsings-, logementskosten en maaltijden. De mobiele versie is identiek aan de 'vaste' versie met het verschil dat de gastmarine voor de nodige hardware moet zorgen'.*

Dit omvat een NT-server, een NT-werkstation voor elke speler-interface, een NT-werkstation voor elke controller interface, een NT werkstation voor het Comcenter en 2 netwerk laser printers. De server moet minstens een 256 Mb RAM geheugen hebben, een harde schijf van minimum 4 Gb en een CD-rom

station. De werkstations dienen te beschikken over 64Mb RAM geheugen, een harde schijf van 1 Gb, een scherm met 1024 x 768 pixels en 256 color mode.

In juni organiseert EGM opnieuw een 10-daagse wargame in Quebec met het 'Bell Bottoms'- scenario. *'In juli gaan we met de wargame naar de USN Minewarfare School in Ingleside, Texas, voor deelname aan de oefening Coop TELOS-03. Een primeur omdat we daar met een volledig nieuw scenario zullen aanwezig zijn. Dit scenario hebben we op vraag van de US NAVY ontworpen'.*

Het is niet onwaarschijnlijk dat er in de toekomst nog meer marines een aanvraag zullen indienen om gebruik te maken van de NMWGS faciliteiten. Commandant Vanderbeeck wijst er echter op dat *'vermits een uitbreiding van de staf niet overwogen wordt, het maximum aantal wargames dat wij kunnen organiseren beperkt is tot 25. Indien er teveel aanvragen binnenkomen zullen wij de prioriteiten van EGUERMIN toepassen, met name eerst ABNL, dan NAVO en dan pas de niet-NAVO marines'.*

G.A.H. Toremans

Un tanker nommé PRESTIGE!

Le 27 mars dernier, à l'issue de l'assemblée générale annuelle de la Ligue Maritime Belge présidée par le capitaine a.l.c. R. Smet, la cinquantaine de membres-participants fut conviée à une très intéressante conférence donnée par le capitaine a.l.c. Ch. De Block, responsable du département 'Salvage & Operations' au sein du groupe anversois U.R.S, l'Unie van Reddings- en Sleepdienst.

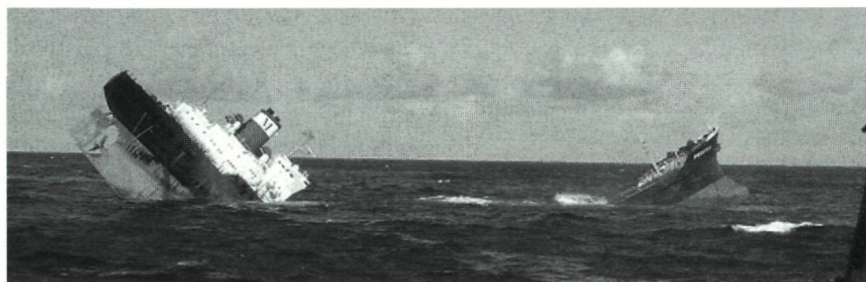
Ce technicien de haut bord proposa en effet de retracer les événements qui conduisirent au naufrage du **Prestige** au large des côtes espagnoles en novembre 2002. Et aussi d'analyser, de façon critique, certains aspects techniques, politiques et environnementaux engendrés par cette catastrophe.

Sans entrer dans les détails de ce passionnant exposé, pointons cependant quelques balises essentielles relevées par le capitaine Ch. De Block, qui arriva en expert sur zone, dans les premières heures qui suivirent l'appel de détresse.

Rétroactes:

Battant pavillon des Bahamas, le M/T **Prestige**, commandant Mangouras, avait chargé 77.000 tonnes d'huile minérale partiellement raffinée au terminal de Ventspils (Lettonie) à destination de l'Extrême-Orient.

Le 13 novembre 2002, vers 15 h.00, alors qu'il se trouvait à 25 milles nautiques au NW du Cabo Vilano (Galicie - Espagne) et luttait contre une tempête de force 9, une violente déflagration secoua le navire; celle d'une explosion (origine ignorée!) qui occasionna une large déchirure dans un water-ballast tribord! Embarquant des tonnes d'eau sans



pouvoir étaler, un may-day fut lancé et peu après l'équipage fut hélitreuillé. Seuls le commandant, le second et le Chief engineer restèrent volontairement à bord.

Dans la soirée, des remorqueurs arrivèrent sur place pour porter assistance au pétrolier en détresse, mais le système de remorquage d'urgence ne fonctionna pas et toutes les tentatives de prises en remorque échouèrent au cours de la nuit.

Le lendemain matin, cette opération réussit in extremis, car le navire, en panne de machine, avait entre-temps dérivé jusqu'à quelques milles nautiques des côtes. Une équipe d'intervention monta ensuite à bord et réussit, après bien des difficultés, à réduire l'importante gîte du navire mais pas à colmater les fuites de mazout. Le fuel qui sourdait en permanence, formait à présent une nappe de plus de 20 milles de long.

Après de longues polémiques, les autorités espagnoles décidèrent de touer le pétrolier vers la haute mer. Le 15 novembre au matin, alors que le **Prestige** présentait une déchirure de 35 mètres de long sur le flanc droit, le convoi mit cap au sud, à la vitesse de 2 nœuds, tandis que poussée par un vent de sud-sud-est, la masse oléagineuse polluante s'approchait inexorablement des côtes.

Le 16 novembre, le convoi qui avait infléchi sa route au sud-ouest, se positionnait à 50 milles du Cap Torinana. La déchirure tribord s'étirait alors sur 53 m.!

Poursuivant sa lente progression, le convoi était à 75 milles nautiques dans l'ouest du cap Finisterre le 17 novembre et à plus de 100 milles nautiques le lendemain.

Mais le matin suivant, le 19 à 8 h.50, le navire se cassa en deux en Pos 42°15' N 12° 08' W, à 130 milles des côtes. Et tandis que la partie arrière coulait par 3.500 m. de fond à midi et la proue quelques heures plus tard, s'élevèrent de partout des volées de critiques à l'encontre des autorités espagnoles, reprochant leurs atermoiements et fustigeant leur incompétence.

Selon l'avis autorisé du capitaine Ch. De Block, malgré ses avaries, il existait des solutions pour sauver le **Prestige**. Si les responsables politiques n'avaient pas adopté pendant des jours, la navrante attitude du NOT IN MY BACKYARD et avaient correctement évalué la situation et pris les dispositions qui s'imposaient aux yeux des experts internationaux arrivés sur place, cette tragédie n'aurait pas eu les conséquences dramatiques que l'on sait et qui coûteront encore des millions à la communauté.

Mais force est toutefois de reconnaître que le NIMBY- syndrome n'est pas l'apanage exclusif des Espagnols, de semblables événements maritimes s'étant aussi déjà déroulés dans nos eaux, quoique à une moindre échelle. Et pourtant!

D'un point de vue de professionnel, Ch. De Block admet que les sociétés de 'Salvage' adoptent parfois une attitude opportuniste. Mais force est de reconnaître qu'elles tentent en chaque circonstance de détresse, de trouver une solution adéquate pour sauver navire et cargaison. Commercialement, ces compagnies fonctionnent en général selon le système 'no cure - no pay'. Celui-ci, redéfini par la Convention de 1989, prévoit e.a. qu'elles peuvent obtenir des compensations financières, même si aucune 'valeur marchande' ne put être récupérée lors du naufrage, mais qu'il est démontré que des efforts furent consentis pour protéger et/ou épargner l'environnement d'une pollution pétrolière ou autre.

Dans le cas du **Prestige**, lorsque le contrat fut finalement conclu avec la société Smit Salvage, il était encore techniquement possible de sauvegarder le navire dont la valeur totale, chargement compris, s'élevait à € 13.000.000! Un montant, qui dans le cadre d'un contrat type 'no cure - no pay', se révélait suffisant pour financer le sauvetage du navire et de sa cargaison. A la condition sine qua non toutefois, de pouvoir le 'beacher' en eaux plus calmes! Dans ce cas, pollution et dommages collatéraux auraient été circonscrits à une zone restreinte qui bénéficierait de toute façon des compensations allouées par l' 'International Oil Pollution Protection Fund' qui prévoit une couverture maximale de U.S. \$ 189 millions par cas. Somme qui a entre-temps déjà été versée aux préjudiciés espagnols, mais il faut compter que l'ensemble des dégâts provoqués par le naufrage du **Prestige** est estimé jusqu'à présent à plus d'un milliard de U.S. \$!

Des solutions sont-elles en cours d'élaboration?

Tout est relatif. D'une part, si l'après-naufrage de l'**Erika** dans le Golfe de Gascogne en décembre 2000 engendra de multiples débats et conférences, que de nouvelles recommandations furent avalisées et que la Commission Européenne promulgua diverses directives en juin 2002 cela n'empêcha pas de (re)commettre les mêmes erreurs dans la gestion de crise du **Prestige**



Mais d'autre part, après le drame du **Braer** en janvier 1993, le gouvernement britannique avait fait réaliser une étude par Lord Donaldson qui fut publiée sous le titre 'Safer ships, cleaner seas'. Les conclusions de cet expert démontrent que des solutions concrètes sont effectivement envisageables à condition d'organiser une veille côtière structurée et de prévoir dans chaque zone à risque, la présence permanente de remorqueurs et de moyens de sauvetage adéquats.

Toutefois, trois ans plus tard, lors de l'échouement du tanker **Sea Empress** aux atterrages de Milford-haven (Pays de Galles-G.B.), de graves manquements furent constatés dans la communication entre les autorités, les responsables du navire, ceux de la cargaison et les sauveteurs-renfloueurs. Ce qui obligea Lord Donaldson à peaufiner son rapport. Et de préconiser alors la désignation d'un SOSREP, un 'Secretary of State Representative' qui, disposant de compétences juridiques, administratives et financières, puisse sur place traiter et décider au nom du gouvernement lors d'opérations de sauvetage. Une solution qui devrait selon lui, être adoptée uniformément dans tous les pays de l'Union Européenne, à l'instar de l'International Salvage Union qui regroupe elle, pas moins de 42 sociétés de sauvetage-renflouage de par le monde.

Le capitaine De Block conclut en mentionnant que toutes ces sociétés de sauvetage qui sont en permanence sur la brèche quelque part dans le monde pour secourir des marins en péril, avaient au sein même du monde maritime, une fonction atypique qui ne générerait en fait, qu'un revenu total annuel de l'ordre de € 250 millions. Soit le quart de ce qu'à déjà coûté la pollution du seul **Prestige**...

Puissent ces quelques balises remarquables être un jour perçues et matérialisées par les responsables maritimes de tous bords ...

Propos recueillis par S.b.d.S.

A propos d'un autre naufrage, celui de l'Erika, signalons qu'il a fait l'objet d'un livre intitulé "Au bout de la remorque" de Charles Claden - Cdt. de L'Abeille Flandre. Entretien à/b avec Hervé Hamon

Actuele stand van het scheepsbouwprogramma van de Amerikaanse Marine

In aansluiting op de artikels gepubliceerd in Nrs.268 en 270 van Neptunus, geven we hier een update van het scheepsbouwprogramma zoals het in het nieuwe FY¹ 04 budget voorgesteld werd.

Meest in het oog springend bij het overlopen van het scheepsbouwprogramma in het nieuwe FY04 budget is de verhoging met twee nieuwbouwschepen, voor een totaal van zeven schepen t.o.v. de vijf schepen in FY03. Hiermee wordt een aanvang gemaakt om de neerwaartse trend van de laatste jaren om te buigen. Het aangevraagde budget voor nieuwbouw verhoogt met 28%, van 9,5 miljard dollar voor het FY03 naar 12,2 miljard dollar voor het FY04. Voor het FY09 zien we zelfs een totaal van veertien nieuwbouwschepen in de planning staan wat een ruime verhoging betekent t.o.v. de goedgekeurde nieuwbouw tijdens de laatste jaren.

In vergelijking met het FY03 worden in het FY04 budgetten aangevraagd voor de bouw van drie destroyers van de Arleigh Burke klasse (twee goedgekeurd in FY03), twee nieuwe gevechtsbevoorradingsschepen van de Lewis and Clark klasse (één goedgekeurd in FY03), één aanvalsonderzeeër van de Virginia klasse en één amfibisch schip van de San Antonio klasse.

Wanneer we het nieuwe voor de toekomst geplande scheepsbouwprogramma voor het FYDP tot FY 2009 wat nader bekijken zien we enkele belangrijke verschuivingen t.o.v. het vorig jaar geplande FYDP tot FY

Tabel 1: scheepsbouwprogramma voor het FYDP² tot FY 2009

	FY 04	FY 05	FY 06	FY 07	FY 08	FY 09
Nieuw type Vliegkampschip CVN-21 klasse	0	0	0	1//1	0	0
Nucleaire aanvalsonderzeeër SSN 774 klasse	1//6	1//7	1//8	2//10	2//12	2//14
Destroyer DDG 51 klasse	3//59	3//62	0	0	0	0
Nieuw type Destroyer DDX klasse	0	1//1	1//2	1//3	2//5	3//8
Nieuw type oppervlakteschip LCS klasse	0	1//1	1//2	0	3//5	4//9
Amfibisch schip LPD 17 klasse	1//6	0	2//8	1//9	1//10	1//11
Nieuw type amfibisch schip LHA (R) klasse	0	0	0	1//1	0	0
Nieuw type schip met vooruitgeschoven militair materieel MPF (F) klasse	0	0	0	0	1//1	2//3
Gevechtsbevoorradingsschip T-AKE 1 klasse	2//6	2//8	2//10	1//11	0	0
Nieuw type gevechtsbevoorradingsschip T-AOE (X) klasse	0	0	0	0	0	2//2
Totaal nieuwe scheepsbouw	7	8	7	7	9	14

2007 scheepsbouwprogramma. Het vorig jaar nog geplande nieuw type commandoschip JCC(X) komt niet meer in de planning voor, maar tegelijkertijd worden er drie nieuwe scheepsklassen in de planning opgenomen.

Zo zien we in FY05 het eerste veelbesproken LCS³ schip verschijnen, in FY07 het eerste nieuwe amfibische schip LHA(R), en in FY09 de twee eerste exemplaren van een nieuwe klasse gevechtsbevoorradingsschepen T-AOE (X) voor het MSC⁴.

¹ FY: Fiscal Year.

² FYDP: Future Years Defense Plan: Defensieplan voor de volgende zes jaren.

³ LCS: Littoral Combat Ship.

⁴ MSC: Military Sealift Command.

- Het nieuw type vliegkampschip voor FY07 wordt in de nieuwste planning aangeduid met CVN-21 i.p.v. CVN(X).
- Bij de aanvalsonderzeeërs van de Virginia klasse zien we vanaf FY07 een verhoging van één naar twee onderzeeërs per jaar wat nodig is om de onderzeeërsvloot op de vereiste sterkte te houden.
- Er blijken nu uiteindelijk 62 destroyers van de Arleigh Burke klasse gepland te zijn waarbij er voor FY04 en FY05 telkens één toegevoegd werd bij de twee reeds geplande voor deze jaren. In plaats van dit type destroyer nog verder te bouwen tot FY07, zoals vorig jaar nog gepland was, heeft men schijnbaar gekozen om vanaf FY05 definitief van start te gaan met de nieuwe DDX klasse destroyer.
- Tegelijkertijd met de nieuwe DDX destroyer zal men in FY05 ook starten met de bouw van de nieuwe LCS klasse oppervlakte-schepen.
- Bij de amfibische schepen van de San Antonio klasse werd het geplande schip voor FY05 doorgeschoven naar FY06, waarin er twee aangevraagd worden.
- Het nieuwe in het programma vanaf FY07 opgenomen amfibische schip LHA(R) is het eerste schip voorzien als vervanging van de schepen van de Tarawa klasse.
- Het eerste vorig jaar voor FY07 geplande schip van de nieuwe MPF(F) klasse werd met een jaar verschoven naar FY08 en zal opgevolgd worden door twee exemplaren in FY09.
- Bij de gevechtsbevoorradings-schepen van de Lewis and Clark klasse worden er in tegenstelling tot vorig jaar twee exemplaren voor FY04 gevraagd om uiteindelijk in FY07 te eindigen met één schip, wat het totaal op elf schepen brengt, één minder dan de eerder geplande twaalf schepen.
- De eerste twee van de nieuwe klasse gevechtsbevoorradings-schepen T-AOE (X) werden gepland voor FY09. Deze volgende generatie schepen zullen direct opereren onder het MSC.

Naast het bovenstaande nieuwbouw-programma werden in het FY04 ook nog de nodige budgetten aangevraagd om de twee volgende onderzeeërs van de Ohio klasse om te bouwen naar een nucleaire onderzeeër met geleide wapens (SSGN)⁵, waarmee het geplande totaal van vier onderzeeërs zou bereikt worden. (zie artikel in Neptunus nr.268)

Geraadpleegde bronnen:

- Sea Power Magazine (Navy League of the United States)
- FY 04 Department of the Navy Budget

Tekst en tabellen: L. Naessens

Tabel 2: goedgekeurde scheepsbouw van de Amerikaanse Marine vanaf FY96

Fiscaal Jaar	FY 96	FY 97	FY 98	FY 99	FY 00	FY 01	FY 02	FY 03
CVN 68 Vliegkampschip NIMITZ Klasse						1//10 CVN 77		
SSN 21 Aanvalsonderzeeër SEAWOLF Klasse (gewijzigde versie)	1//3 SSN 23							
SSN 774 Aanvalsonderzeeër VIRGINIA Klasse			1//1 SSN 774	1//2 SSN 775		1//3 SSN 776	1//4 SSN 777	1//5 SSN 778
DDG 51 Destroyer ARLEIGH BURKE Klasse	2//34 DDG 83-84	4//38 DDG 85-88	4//42 DDG 89-92	3//45 DDG 93-95	3//48 DDG 96-98	3//51 DDG 99-101	3//54 DDG 102-104	2//56 DDG 105-106
LHD 1 Amfibieschip WASP Klasse	1//7 LHD 7						1//8 LHD 8	
LPD 17 Amfibieschip SAN ANTONIO Klasse	1//1 LPD 17			1//2 LPD 18	2//4 LPD 19-20			1//5 LPD 21
PC 1 Patrouillevaartuig CYCLONE Klasse	1//4 PC 14							
T-AKE 1 Bevoorradingschip LEWIS AND CLARK Klasse					1//1 T-AKE 1	1//2 T-AKE 2	1//3 T-AKE 3	1//4 T-AKE 4
T-AGS 60 Oceanografisch schip PATHFINDER Klasse		1//5 T-AGS 64		1//6 T-AGS 65				
T-AKR 310 Transportschip WATSON Klasse	1//4 T-AKR 313	2//6 T-AKR 314-315	1//7 T-AKR 316		1//8 T-AKR 317			
T-AKR 300 Transportschip BOB HOPE Klasse	1//4 T-AKR 303	1//5 T-AKR 304	1//6 T-AKR 305	1//7 T-AKR 306				
Totaal Nieuwe Scheepsbouw	8	8	7	7	7	6	6	5

⁵ SSGN: Nuclear-powered guided-missile submarine.

L'ODYSSEE DE LA LIGNE OSTENDE-DOUVRES 1940 - 1946 (I)

Introduction

En 1939 la Marine de l'Etat dispose de cinq paquebots à turbines, d'un car-ferry et de deux paquebots à moteur; un troisième paquebot à moteur prendra service début 1940.

Ces paquebots à moteur ont, par leur conception nouvelle, très belle allure; ils sont les plus modernes et les plus luxueux du monde.

Le service Ostende-Douvres assure maximum trois traversées (aller-retour) par jour et quatre durant les week-ends d'été. Le car-ferry est seulement de service pendant les mois d'été.

Le 4 septembre 1939, date de la déclaration de guerre de la France et de la Grande-Bretagne à l'Allemagne, la direction de la Marine considère, en vue des possibles dangers sur mer, de réduire le nombre de traversées. Elle prévoit dans un premier temps, trois trajets aller-retour par semaine vers Folkestone, Douvres étant déclaré port de guerre.

Entre le 4 septembre et le 15 novembre plusieurs navires sont coulés par mines, dont deux navires marchands belges, le 15 septembre le **Alex van Opstal** et le **Suzon** le 10 octobre, tandis que notre pêcheur perd le chalutier 0.165 **Maurice-Marguerita** le 14 novembre.

Suite à ces pertes en navires et en vies, la direction diminue le nombre de voyages à partir de mi-novembre. En décembre les traversées se font de plus en plus rares, pour prendre fin début février 1940. C'est ainsi

qu'à l'invasion de la Belgique, le 10 mai nos malles et le car-ferry se trouvent amarrés aux quais du port d'Ostende.

Avant-propos¹

Le 11 mai des réfugiés affluent déjà à Ostende, espérant trouver un moyen de transport pour rejoindre la France. Les trams Ostende-La Panne sont pris d'assaut et les taxis font de bonnes affaires.

Le 14 mai à la gare Maritime, les réfugiés apprennent l'évacuation proche des malles vers Dieppe. Tous ces braves gens et gosses s'entassent derrière des barrières, gardés par un cordon de police, soldats et personnel de la Marine de l'Etat, attendant patiemment la permission de monter à bord.

A partir du 16 mai nos paquebots et le car-ferry, la plupart bondés de réfugiés, quittent successivement Ostende pour Dieppe. Suite à l'avance fulgurante des Allemands, tous ces navires sont détournés par l'amirauté britannique vers les "Downs", mouillage au large de Douvres et de Ramsgate, en attendant l'ordre de débarquer les réfugiés à Folkestone ou Southampton.

Le 28 mai, à la capitulation de notre armée encerclée, tous nos navires se trouvent à Southampton. Seuls cinq paquebots naviguent encore comme transport de troupes et participent ensuite à l'évacuation de militaires et de réfugiés hors de France et des Iles Anglo-Normandes.

Le 25 juin, à l'armistice de la France-Allemagne-Italie, le gouvernement Pierlot décide l'arrêt des combats et le retour au pays. Dès lors, la grande majorité des marins et du personnel de la Marine de l'Etat se considère comme réfugiés, à l'exception de l'équipage de la **Princesse Marie-José**, commandée par le 1er Lieutenant L.F. Petitjean.

En 1999 j'avais la conviction que ces navires, sans équipages, avaient été réquisitionnés le 20 septembre 1940. Les témoignages et la demande du "Director of Supply & Transport" du 18 septembre concordaient avec l'accord de notre ambassade du 20 septembre. En 2002, à ma grande stupéfaction je dus constater dans les archives "ADM1-19636" du Public Record Office, que ces navires avaient été réquisitionnés à partir du 23 mai 1940... Avec une grande discrétion évidente!

S/S PRINCESSE MARIE-JOSE

H.M.S. Southern Isles, Nemesis, Baldur II et Nemesis.

Quitte Ostende le 17 mai sous les ordres du Cdt. R. Verbiest, débarque les réfugiés à Folkestone, pour se rendre ensuite à Southampton. A partir du 30 mai navigue comme transport de troupes et participe aux évacuations des militaires et des réfugiés des ports français.

Le 1er juin, le navire est réquisitionné pour le service passagers par le M.O.W.T., le Ministry of War Transport.

¹ Le combat du Lieutenant Victor Billet, pp 51, 52, 57 et 73 - 75. Auteur: G. Billet.



H.M.S. Nemesis (ex-Baldur II ex-Princesse Marie-José).

Photo: Imperial War Museum FL 16726

Le 26 juin, commandé par le 1er Lt. Petitjean, assure des missions britanniques jusqu'en septembre.

En septembre l'Amirauté considère de l'aménager comme "Anti-Submarine Training Ship" sous le nom provisoire de H.M.S. **Southern Isles**. Le 3 septembre quitte Southampton pour le Nord de l'Ecosse, et le 17 se rend au chantier "Harland and Wolff" de Govan. Le 3 mars 1941, le navire prend service à la Royal Navy, sous le commandement du Captain J.N. Tait CBE, DSC ret RN, baptisé H.M.S. **Nemesis**.

En juillet 1943, l'Amirauté décide la transformation en "Accommodation Ship" par le chantier Hendersons' Quay, Kelvin Basin de Glasgow. Le 6 octobre, commandé par le Cdr. J.M.F. Kent RN, arrive à la base navale d'Islande, sous le nom de H.M.S. **Baldur II**.

En 1944 le commandement passe au Cdr. H.C. Pearson ret. RN. Le 4 juin 1945, l'Amirauté le rebaptise H.M.S. **Nemesis**, afin de le rendre au M.O.W.T., qui en assura la reconversion.

Le 1er février 1946, amarré à Ostende, sert de caserne et de "Depot Ship" pour la Section Navale (ex R.N.S.B.) et la Force Navale jusqu'en juin 1947.

S/S PRINSES ASTRID

H.M.S. Princess Astrid

Quitte Ostende le 17 mai bondé de réfugiés. Le Cdt. G. Timmermans reçoit l'ordre de débarquer les réfugiés à Folkestone, et d'appareiller ensuite pour Southampton.

A partir du 31 mai navigue comme transport de troupes et participe à l'évacuation de Cherbourg, de St. Malo le 14 juin et à celle des

Iles Anglo-Normandes du 22 juin. Entre-temps le navire a été réquisitionné le 13 juin par le M.O.W.T.

Le 17 septembre le navire est amarré dans le port de Plymouth. Le 28 septembre l'Amirauté décide de le transformer en LSI(S), "Landing Ship Infantry Small" au chantier de Silley Cox & Co de Falmouth. Le 26 mai 1941, le H.M.S. **Princess Astrid** arbore le "White Ensign", commandé par le Lt. Cdr. S.H. Dennis DSC RNR.

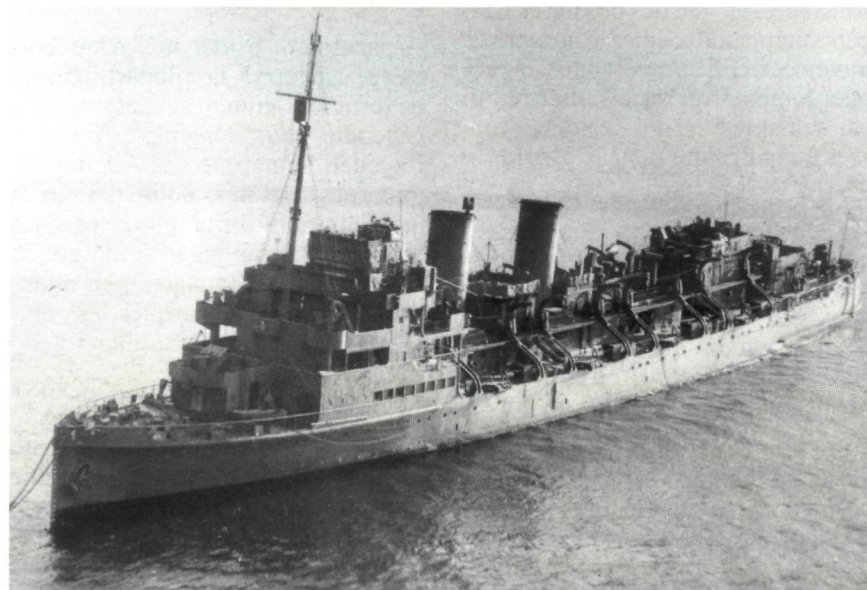
En 1942, le Cdr. G.C. Forrest RN prend le commandement pour le passer en mai au Lt. Cdr. C.E. Hall RD ret RNR.

Le 7 juillet, en rade dans le Solent, chenal entre l'Ile de Wight et la côte anglaise, est endommagé par l'attaque de trois bombardiers de la Luftwaffe. Après réparations au chantier de Southampton, participe au raid sur Dieppe le 19 août.

En juin 1943 opère dans la Méditerranée et prend part à l'"Operation Husky", le débarquement en Sicile de juillet.

Octobre 1943: de retour en Grande-Bretagne et se trouve en 1944 dans la Manche en prévision de la prochaine invasion de la Normandie.

Le 6 juin 1944 - avril 1945, participe au débarquement et effectue un grand nombre de traversées avec des troupes.



H.M.S. Princess Astrid

Photo: Imperial War Museum FL 22723

Le 10 avril 1945 le M.O.W.T. le reprend en charge, afin d'accomplir à Southampton la reconversion pour le service passagers britannique.

Le 16 février 1946 le M.O.W.T. le livre à la Marine de l'Etat, où il reprend service vers la mi-juillet.

Ayant échappé au danger des mines pendant toute la guerre, le destin a voulu qu'une mine (magnétique?) le coule à 5 milles Ouest de Dunkerque le 21 juin 1949.

S/S PRINCE LEOPOLD

Le 16 mai, ayant les premiers réfugiés à son bord, quitte Ostende. Se trouve à l'ancre dans les "Downs", ensuite débarque les réfugiés à Folkestone et rejoint Southampton le 18 mai.

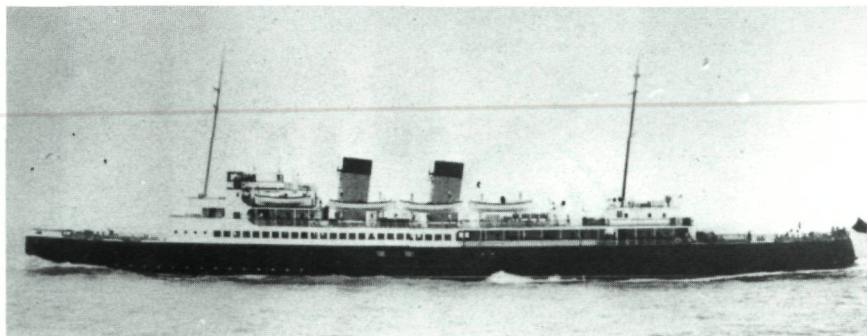
Le 30 mai le navire est réquisitionné par le M.O.W.T.; toutefois entre le 23 et le 28 mai les Anglais l'avaient déjà vidé de tous ses meubles et garnitures².

Entre le 30 mai et le 26 juin navigue, sous le commandement du Cdt. C. Roets, comme transport de troupes et participe aux évacuations de réfugiés et de militaires hors de France.

A partir du 26 juin reste amarré à Southampton jusqu'au 23 septembre. Le 24 septembre, le navire se rend à Plymouth, où l'Amirauté décide de l'employer comme LSI(S).

En avril 1941, le H.M.S. **Prince Léopold** quitte un chantier de Devonport sous les ordres du Lt. Cdr. W.G. Byles RN.

Le 27 décembre, commandé par le Lt. R.A. Clement RN, participe à l'"Operation Archery", un des raids commando sur la côte norvégienne et l'Ile Maaloy. En février 1942,



Prince Léopold

Photo: Imperial War Museum FL 22718

le Cdr. W.S. Byles RN reprend le commandement, et le navire participe au raid sur Dieppe du 19 août '42 et au débarquement en Sicile de juillet 1943.

En octobre 1943 est de retour dans la zone de la Manche, en prévision de D-Day, où le commandement passe aux mains du Lt. Cdr. J.A. Lowe DSO, DSC, RD, RNR.

En juin 1944 participe à l'"Operation Neptune", le débarquement en Normandie et assure l'approvisionnement des troupes alliées jusqu'au

29 juillet '44. Le 29 juillet (commandé par Lt. Cdr. W.S. Byles RN?) le navire est torpillé aux approches de Portsmouth à Nab Tower par le U-boat 621 aux ordres du Lt. Strumann.

à suivre

G. Billet

Caractéristiques des LSI (S) et LCA

LSI (S): Déplacement: 2.500 à 3.700 tonnes

Moteurs: 14.000 à 17.000 CV Vitesse: 18 à 24 noeuds

Armement: 2 canons 12 pdrs. et 2 x 2 mitrailleuses Oerlikon ou Pompons

Capacité: 6 à 8 embarcations de débarquement-190 à 270 militaires

Equipage: ± 22 officiers et ± 180 sous-officiers et matelots.

LCA: Chaland en bois avec blindage latéral et moteurs de 65 CV

Vitesse maximum: 10 noeuds

Armement: 1 mitrailleuse Bren-gun

Capacité: 35 à 40 militaires et 400 Kg de munitions et équipements

Equipage: 1 officier et 5 matelots pour 3 LCA, c.à.d. deux hommes par LCA. Toutefois pour le raid sur Dieppe l'amirauté avait prévu 1 officier et 2 matelots pour chaque LCA

² Le Combat du Lieutenant Victor Billet, page 61. Auteur: G. Billet.





SOCIALE DIENST
SERVICE SOCIAL



WINKELS
MAGASINS



VAKANTIES
VACANCES



FAMILIE-JEUGD
FAMILLE-JEUNESSE



HUISVESTING
LOGEMENTS

Een greep uit de diensten van
DE CENTRALE DIENST
voor **SOCIALE**
en **CULTURELE ACTIE**

Un aperçu des services de
L'OFFICE CENTRAL
d'ACTION SOCIALE
et **CULTURELLE**

Ten behoeve van
de leden van de
militaire gemeenschap

Voor alle verdere informatie
kunt u terecht bij
de Directie Informatie
en Communicatie

Au profit des membres
de la communauté militaire

Pour tous renseignements
complémentaires adressez-vous
à la Direction Information
et Communication

CDSCA
Leuvensesteenweg 392
1030 Brussel

OCASC
Chaussée de Louvain 392
1030 Bruxelles

Tel. burger/civ 02/739.02.46-91

Tel. militaire/mil 3687 ext. 246-291
EVERE-ZUID/SUD

Telefax 02/739.02.29

e-mail ocasc@skynet.be

JEANNE D'ARC beëindigt 2002 - 2003 Campagne

De Groupe Ecole d'Application des Officiers de Marine (GEAOM) van de Marine Nationale liep op 9 mei opnieuw Brest binnen na een kruisvaart van 23 weken. Onder de 689 bemanningsleden 3 leerling-officieren van onze marine.

Op 12 december 2002 had de GEAOM, bestaande uit het helikopterschip FNS **Jeanne d'Arc** en de destroyer FNS **Georges Leygues**, haar thuishaven Brest verlaten voor de 2002 - 2003 trainingscampagne. Samen met de vaste bemanning scheepten 156 leerling-officieren in, waaronder 129 leerlingen van de Franse Marine en 27 leerlingen van 22 andere marines: België 3, Duitsland, Koeweit en Marokko stuurden elk 2 leerling-officieren en Nederland, Zuid-Afrika, Kameroen, Kroatië, Egypte, Spanje, Griekenland, Gabon, Indië, Letland, Madagascar, Maleisië, Nigeria, Noorwegen, Engeland, Senegal, Togo en Tunesië elk één.

Sinds haar in dienstname in 1964 zou dit de 10e wereldreis voor de FNS **Jeanne d'Arc** worden, maar vanwege technische problemen aan de schroefassen werd geopteerd om de GEAOM in de Atlantische en Middellandse Zee te houden, dicht bij steunpunten van de Marine Nationale in deze regio¹.

De gewijzigde reisroute omvatte nu havenbezoeken aan Fort-de-France² 26/12/02 - 11/01/2003 (**Georges Leygues** in La Havana (Cuba) van



De Jeanne D'Arc bij haar vertrek.

Foto: EDV Ph. Camut

28/12/02 tot 3/01/2003), Port of Spain 13 - 16/01, Fortaleza 23 - 29/01, Dakar 5 - 11/02, Pointe Noire 20 - 24/02, Cotonou 28/02 - 3/03, Dakar 10 - 15/03, Casablanca 21 - 26/03, Napels 4 - 8/04, Cartagena 14 - 19/04, Lissabon 2 - 6/05 en Brest 9/05.

De FNS **Jeanne d'Arc**, waarschijnlijk het bekendste schip van de Marine Nationale, onderneemt elk jaar een reis van ongeveer 5 maanden ten behoeve van haar leerling-officieren met als doel hen een professionele vorming te geven op zee.

Leerlingen die aan de Ecole Navale afstuderen hebben weinig of geen praktische ervaring. Om die reden

besloot de toenmalige Marinestaf een applicatieschool op te richten die de beschikking zou hebben over een opleidingsschip. Deze Ecole d'Application werd reeds opgericht op 12 oktober 1864.

Het opleidingsschip bood de leerlingen de mogelijkheid hun theoretische kennis in praktijk te brengen alsook de sfeer aan boord te leren kennen en met andere culturen in contact te komen tijdens de bezoeken aan buitenlandse havens.

In 1983 werd de Ecole d'Application (EA) herdoopt tot Groupe Ecole d'Application des Officiers de Marine (GEAOM).

¹ Het is niet de eerste maal dat men het vaarprogramma drastisch dient te wijzigen. Tijdens de 1997 - 1998 campagne bleef de FNS **Jeanne d'Arc** in het droogdok van Brest en scheepten de leerlingen in aan boord van de FNS **Marne**, FNS **Germinal** en FNS **Duguay-Trouin**.

² De stop in Fort-de-France gaf de technici van de DCN Brest de gelegenheid de nodige herstellingswerken uit te voeren opdat de **Jeanne d'Arc** haar campagne kon verder zetten.



De Belgische officier instructeur EDV Philip Camut aan boord van de Jeanne D'Arc tijdens de campagne 2002 - 2003.

Foto: F. Philips

Door de komst van helikopters in de Marine Nationale begin jaren 50, besloot de marinestaf over te gaan tot de bouw van een schip dat in tijden van crisis dienst kon doen als helikopterschip, commandoplatform en troepentransportschip. In vredetijd zou het ingezet worden als opleidingsschip voor de leerling-officieren van de Ecole Navale van Brest.

Ondertussen is gebleken dat de FNS **Jeanne d'Arc** ook inzetbaar is als logistiek platform bij humanitaire operaties zoals tijdens haar 1998 - 1999 campagne waarbij het schip steun verleende aan de inwoners van Honduras na de orkaan "MITCH".

De FNS **Jeanne d'Arc** kwam op 16 juli 1964 in dienst als FNS **La Résolue** omdat er op dat moment nog een kruiser met de naam Jeanne d'Arc in de vaart was. Pas toen deze laatste uit dienst genomen werd herdoopte de Marine Nationale de **La Résolue** in FNS **Jeanne d'Arc**.

Het 182 meter lange schip heeft een waterversplaatsing van 12.000 ton, is 24 breed en heeft een diepgang van 7.5m. De motoren geven het schip een maximale snelheid van 26 knopen en een reikwijdte van 7500 zeemijl tegen 15kn. De bewapening bestaat uit vier 100 mm Creusot-Loire kanonnen en 6 lanceerinstallaties voor Exocet MM38 raketten. De FNS **Jeanne d'Arc** scheept

tevens verschillende types helikopters in, waaronder Lynx, Gazelle en Alouette III's en sinds 1998 Puma en Cougar helikopters.

Aan boord zijn er meer dan 900 lokalen, verspreid over 11 dekken. Een verstelbare wand en een horizontaal dek in de hangar laten toe ruimte te maken voor 12 leslokalen en een conferentieruimte. Deze conferentieruimte kan, indien nodig, omgevormd worden tot 4 extra leslokalen. De midships hebben aan boord een eigen keuken, cafetaria,

wardroom, een eigen bibliotheek, drukkerij en secretariaat.

Initieel had de FNS **Jeanne d'Arc** een bemanning van 907 koppen, waaronder 192 leerling-officieren (midships genoemd). Om economische redenen, en door de intrede van automatisering, is de bemanning ondertussen teruggebracht tot 64 officieren (waaronder 13 loufiats), 150 leerling-officieren en 473 onderofficieren en matrozen. Sinds 1979 schepen er ook vrouwelijke leerling-officieren in.

Na een 27 maanden durende opleiding aan de Ecole Navale in Brest doorlopen de leerling-officieren een applicatieperiode van ongeveer 8 maanden. Deze omvat een pre-campagne van 3 weken in Brest en 24 weken aan boord van de GEAOM. Zij komen niet enkel van de 'Ecole Navale' en de 'Ecole Militaire de la Flotte', maar omvatten ook leerlingen van de 'Ingénieurs d'Armement', de 'Ecole du Commissariat', de 'Ecole d'Administration des Affaires Maritimes' en de 'Service de Santé des Armées', en een 20-tal midships van andere marines.

Onze Marine stuurt al sinds 1963 leerlingen mee met de opleidingsschepen van de Marine Nationale. In het begin gebeurde dit 3-jaarlijks, met een onderbreking van 1972 tot 1986. Sinds 1987 is dit op jaarbasis. Meestal gaat het over drie tot



De FNS Jeanne D'Arc.

Foto: G. Toremans

vier officieren. Begin jaren negentig haalde men pieken van 6 leerlingen (1990 en 1991), 7 in 1992 tot zelfs 8 in 1989. Sinds 1993 zijn het er gemiddeld 3.

De opleidingsperiode aan boord gebeurt onder de vakkundige begeleiding van Luitenanten-ter-Zee, ook wel 'loufiats' genoemd. Elke 'loufiat' is verantwoordelijk voor een 12-tal leerling-officieren.

Het leven van de 'midships' wordt geregeld door de 'Arlequin' - het veelkleurige dienstrooster.

De eerste fase aan boord omvat vooral een algemene militaire en maritieme vorming zoals wachtlopen op de brug en in de machinekamer, onderhoudswerken en lessen in nautische vakken zoals zeerekenen, aanvarings- en zeevaartreglementen, kaartpassen, cosmografie, radar en communicatie.

Ongeveer halfweg de campagne vangt men aan met de meer gespecialiseerde onderrichtingen zoals detectie, anti-duikbootbestrijding, artillerie en bewapening, communicatie, machines, marinefuseliers, piloot, enz.

Gedurende één maand lopen de midships wacht in elk departement van het schip, met name de ASW, ASuW, AAW, machine, interne diensten, administratieve dienst en één maand aan boord van de 'conserve', om zich vertrouwd te maken met de aspecten van de desbetreffende departementen aan boord van de kleinere type schepen van de Marine Nationale. Tijdens de trainingscampagne wordt er geoefend met Franse marine-, land- en luchtmachteenheden die in de Franse

DOM-TOM gebieden gestationeerd zijn, alsook met schepen van andere marines in de regio. Zo was er bijvoorbeeld dit jaar een 'full-scale' infanterieoefening met de op Martinique gestationeerde troepen van het 33e Regiment Marinefuseliers.

Vóór het binnenlopen van elke haven geeft een groep midships een voordracht over de geo-politieke, economische en culturele situatie van het land dat zal bezocht worden, en publiceren zij, ten behoeve van de bemanning, een brochure met gegevens over de haven, de 'Note Pour Voyager'.

Een campagne bestaat uit ongeveer 12 periodes, waarbij de schepen een tiental dagen onafgebroken op zee zijn, en ongeveer 11 vijfdaagse havenbezoeken. Na de zeereis volgen nog 5 weken aan de wal.

Tijdens haar campagnes wordt de **Jeanne D'Arc** begeleid door een escorteschip, haar 'conserve'. Deze 'conserve' werd vanaf 1952 geïntroduceerd.

Ondanks haar gevorderde leeftijd levert het schip nog steeds uitstekende diensten aan de Marine Nationale als opleidingsschip. Behoudens ernstige technische mankementen zal de FNS **Jeanne d'Arc** tot 2006 dienst doen als opleidingsschip. Over haar opvolgster lopen er nog volop discussies. Een van de mogelijkheden die in overweging genomen wordt is dat na de indienstneming van de 2 nieuwe multi-functionele transportschepen FNS **Mistral** en FNS **Tonnerre**, de FNS **Foudre** tijdelijk dienst zal doen als opleidingsschip.

G.A.H. Toremans

De 'conserves' van de Jeanne d'Arc

Victor Schoelcher	1964 - 1973
Forbin	1973 - 1981
Douart de Lagrée	1981 - 1983
Commandant Bourdais	1983 - 1990
Enseigne de Vaisseau Henry	1990 - 1994
Germinal	1994 - 1997
Duguay-Trouin	1997 - 1999
Georges Leygues	1999 -



PANORAMA MARITIME

Dans le cadre de pratiques illégales

POUR PLUS DE SECURITE DANS LES PORTS EUROPEENS

- Les ports deviennent la cible d'activités illégales.
- Instauration prochaine d'un système communautaire de monitoring et d'informations pour la navigation.
- La Commission européenne prépare des 'Security Acts' maritimes selon le modèle britannique.

Lors de la récente commémoration du 30^{ème} anniversaire de l'APZI, la communauté portuaire de Zeebrugge, le ministre de la Justice Marc Verwilghen a donné un remarquable exposé sur la sécurité dans les ports européens vue dans un large contexte. Les ports sont actuellement la cible d'individus de mauvaise foi qui emploient ces endroits comme plaques tournantes d'activités obscures et illégales. Comme exemples, le ministre cita le trafic illégal de personnes, les pratiques frauduleuses, les trafics de drogues et le terrorisme sous toutes ses facettes. Le transport de matières dangereuses et défendues est également compris dans ces activités.

Des ports comme Anvers, Zeebrugge et Ostende jouent un rôle important dans la réception de personnes et de marchandises sur le territoire belge et dans l'Union européenne. C'est pour cela qu'il est nécessaire de prendre les mesures de sécurité adéquates afin de prévenir certains délits. Après le traité de Maastricht, ce fut une priorité de prendre des mesures pour compenser l'ouverture des frontières. Vint ensuite le traité d'Amsterdam qui créa l'espace nécessaire à la sécurité des ports

dans l'Union européenne. Tout récemment, un séminaire eut lieu à Venise à propos des mesures de sécurité concernant le transport maritime. Il s'agit donc d'une matière qui retient toute l'attention du monde international. Certains délits peuvent en effet nuire aux intérêts des Communautés européennes.

C'est ainsi que la lutte contre le trafic illégal de personnes via nos ports côtiers était l'objet d'un accord le 26 septembre 2002 entre les ministères de l'Intérieur de la Belgique, de la France et de la Grande-Bretagne. Dans la lutte contre l'immigration illégale, des informations et des officiers de liaison peuvent être échangés et des opérations communes être menées entre les états membres. Le commerce de drogues et la fraude devraient aussi pouvoir bénéficier d'un pareil accord, déclara le ministre Verwilghen. A ce propos, il réfèra au Bureau européen de la lutte contre la fraude (OLAF) pour qui combattre la fraude de cigarettes est prioritaire.

Le problème de la sécurité dans les ports doit être abordé non seulement sur le plan européen, mais aussi au

niveau international. Depuis le 11 septembre, une priorité absolue est de prévenir les activités terroristes où des marchandises réglementées ou défendues sont employées. Il s'agit ici d'armes chimiques, biologiques et nucléaires. En cette matière, la Commission européenne a pris plusieurs initiatives avec les services des douanes américaines pour aborder le problème en commun. C'est ainsi que le conseil veut l'extension de la zone d'application de la Convention UE/US du 28 mai 1997 concernant la coopération en matière douanière. A propos du financement des activités terroristes, il est indispensable d'être attentif au trafic des moyens de paiement par delà les frontières. Certains avoirs peuvent déjà être bloqués dans les banques, mais il importe aussi de pouvoir saisir les avoirs qui franchissent les frontières en étant transportés par des personnes privées.

Un autre sujet qui concerne la sécurité des ports est le transport de matières dangereuses. Le cadre légal créé au début des années 90, c'est-à-dire la directive HAZMAT, est un élément important pour sécuriser les ports. Le système d'échange

d'information entre les autorités des pays membres sur les matières dangereuses à bord des navires est d'importance primordiale pour pouvoir garantir la sécurité dans les ports. Dans ce contexte, le ministre Verwilghen se réjouit du fait que la directive HAZMAT originelle ait été récemment complétée par une nouvelle directive qui prévoit l'instauration d'un système communautaire de monitoring et d'informations pour la navigation. De même, un contrôle plus strict est prévu pour les navires pouvant présenter un risque, ainsi que l'application du système en dehors des frontières de l'Union européenne. Ceci est d'importance capitale vu que la majeure partie des transports dans les ports européens a une provenance ou une destination hors de l'Union.

Le ministre se réjouit aussi de la communication de la Commission européenne qui a été approuvée le 27 mars 2003 par le Conseil du

Transport et qui concerne la promotion du transport maritime sur de courtes distances avec une attention toute particulière aux aspects de la sécurité des ports. De plus, 161 membres du Conseil International des Douanes ont approuvé en juin 2002 une résolution concernant la sécurité des transports logistiques internationaux de marchandises.

Des mesures concrètes en ce domaine devront être prêtes pour juin 2003. Il est clair que la sécurité des ports européens ne peut être garantie que si les états membres de l'Union européenne s'accordent entre eux sur l'application concrète de certaines techniques spéciales. On peut penser ici aux techniques qui visent à détecter des personnes dans les navires et dans les conteneurs.

Pour ce qui est de notre pays en particulier, il serait bon de prêter plus d'attention à la police de la navigation. Cette unité est en effet trop peu reconnue comme instrument pour

aider à sécuriser les ports. Il est donc indispensable de prévoir les investissements nécessaires dans ce but. Les autorités portuaires et les usagers des ports doivent, eux aussi, contribuer à ces opérations. Certaines entreprises investissent déjà beaucoup pour sécuriser leurs installations. La sécurité est d'ailleurs l'affaire de tous: entreprises, employeurs, employés et les autorités officielles tant sur le plan local qu'au plus haut niveau international. Cette matière fait actuellement l'objet d'une étude au sein de la Commission européenne et l'on peut s'attendre à voir des directives qui vont dans le sens des 'Security Acts' maritimes qui sont d'application en Grande-Bretagne.

H. Rogie



NORTHROP GRUMMAN
Electronic Systems

Sperry Marine

Sperry

DECCA

C PLATH

KODEN

Noorderlaan 96
2030 Antwerpen 3

T: +32 3 233 14 33

F: +32 3 225 25 05

sales_belgium@sperry-marine.com

One source for Marine Electronics

- Radars (ARPA-ATA-EPA)
- Electronic Chart Systems (ECS - ECDIS)
- Voyage Data Recorder (VDR)
- Automatic Identification System (AIS)
- Compass: FibreOptic - Gyro - Magnetic
- Autopilots - Steering gear
- Radio: GMDSS - VHF - Iridium - Inmarsat
- EPIRB - SART - Navtex - Weatherfax
- GPS - DGPS
- Echosounders - FishFinders
- Speedlog (Single and dual axis, EM - Doppler)
- River vessels equipment
- Small boat products

MARITIEM PANORAMA

RESULTATEN IN 2002 VAN DE HAVENS IN DE RANGE LE HAVRE - HAMBURG

Ondanks de minder goede economische omstandigheden, hebben bijna alle havens toch nog goede resultaten geboekt in het voorbije jaar. Daarbij valt op dat bij de meeste ervan de containertrafiek een sterke en soms zeer sterke groei kende.

Hieronder de resultaten van de havens in deze range. De cijfers tussen haakjes onder de naam, geven het totale resultaat van de goederen-trafiek van de haven.

BELGIE

Antwerpen **(131.628.100 ton)**

Onze grootste haven sloot het jaar af met een stijging van 1,2% t.o.v. het vorig jaar, een absoluut record! Dit is vooral te danken aan de toename van de containertrafiek met 14,2% tot 53 mlj ton of 40% van de totale trafiek van de haven. Daarentegen daalde de overslag, zowel van vloeibare als vaste bulk, en ook de ro-ro.

Zeebrugge **(32.935.001 ton)**

Onze tweede haven kende opnieuw een stijging van 2,7% voor de totale goederenbehandeling. Hier steeg de aan- en afvoer van containers tot meer dan 11,8 mlj ton (of 958.942 TEU), eveneens een absoluut record. De ro-ro, voornaamste trafiek in deze haven, daalde met bijna 5%, als gevolg van de stopzetting van de diensten van P&O op Dover en Felixstowe. De nieuwe dienst van Superfast Ferries op Schotland kan dit verlies in de toekomst helpen goedmaken. De trafiek van nieuwe auto's daarente-



Verschillende havens in de range Le-Havre - Hamburg voeren de capaciteit van de containeroverslag op. In Hamburg en Amsterdam zijn reeds nieuwe terminals in gebruik genomen, in Antwerpen (hier op de foto), Le Havre en Vlissingen zijn ze in aanbouw.

gen steeg verder met 122.286 tot 1.375.849 eenheden. Zeebrugge blijft zijn eerste plaats in de wereld op dit vlak behouden.

Gent **(22.980.744 ton)**

In deze industriehaven ging de trafiek eveneens omhoog, hier met 2,2%, het tweede beste resultaat in tien jaar. Alle trafieken stegen, met uitzondering van het stukgoed. Maar de containerbehandeling afzonderlijk genomen steeg toch met liefst 28,9%.

Oostende **(6.238.731 ton)**

Onze kleinste zeehaven zet zijn opmars gestaag voort, met een toename van de trafiek van maar liefst 29,3%. Daar kende de containertra-

fiek een stijging van 92,5%. Indien deze expansie verder gaat kan, volgens de havenvoorzitter Johan Vande Lanotte, de trafiek groeien tot 9 mlj ton. Door de uitvoering van de plannen om de haventoeegang aan te passen voor schepen met een lengte van 200 m (nu beperkt tot 150 m), zou de goederenoverslag kunnen groeien tot 12 mlj ton.

De ro-ro trafiek vermeerderde eveneens fors met 42,1%. De passagierssector zorgde echter voor problemen. Die kende een daling van 9% tot zo'n 398.000 reizigers. Die daling was volledig voor rekening van de passagierslijn op Dover van Hoverspeed die stopgezet werd. Een nieuwe dienst op Ramsgate is mogelijk, maar deze laatste haven is daar blijkbaar nog niet klaar voor.

NEDERLAND

Rotterdam (329.107.00 ton)

De nummer één in de wereld van de havens kende een bescheiden winst van 2,9%. Ook de containeroverslag steeg daar met 5,9% tot een totaal van 6,5 mlj TEU. Verder kenden de erts- en schroottrafiek een groei van 6,7%, in het totaal 37,9 mlj ton. De aardolieproducten en pepcokes stegen met 25,5%, en de ro-ro met 7,4%. Voor de containeroverslag heeft Rotterdam nu zo'n 32% marktaandeel in deze trafiek in de range Le Havre - Hamburg, maar dat is al meer gebeurd. Tegen 1 januari 2004 moet ook het gemeentelijk havenbedrijf omgevormd zijn tot een overheids N.V..

Noorderkanaalgebied (Amsterdam met IJmuiden) (70.449.000 ton)

Daar is de groei met 3% vooral te danken aan de overslag van vloeibare en vaste bulk. De containerbehandeling daalde echter met 3,9% tot 695.000 ton en de ro-ro ging spectaculair achteruit met 31,7%. De hoop van de haven is nu gevestigd op de nieuwe Ceres Paragon containerterminal, waar de rederij NYK de scepter zwaait.

Zeeland-Seaports (Vlissingen en Terneuzen) (26.729.000 ton)

Deze havens eindigden het voorbije jaar bijzonder goed met een groei van 5,4%, als gevolg van de toename van alle trafieken, uitgezonderd die van de vaste bulk. De toekomst ziet er hier bijzonder rooskleurig uit! Zo is straks (in 2005) de

Westerschelde Container Terminal (WCT) klaar. Daarenboven zijn er nog heel wat gronden beschikbaar voor de uitbreiding van logistieke bedrijven, zoals voor Katoennatie en Vos Logistics, beide in Terneuzen gevestigd, en voor Verbrugge in Vlissingen, waar ook nog de nieuwe terminal van Cobelfret zal komen. Daarbij komt nog het feit dat op 14 maart ll. de tunnel onder de Westerschelde geopend werd, met een betere verbinding tussen de twee Scheldeoeveren als gevolg. En tot slot is er nog een samenwerkingsakkoord met Gent ondertekend.

FRANKRIJK

Le Havre (67.697.827 ton)

Deze haven was de enige in de range die een verlies optekende, namelijk 1,8%. Nochtans kende de containertrafiek er een merkwaardige stijging van liefst 15,5%. De vaste bulk (graangewassen, veevoeders, cement, bouwmaterialen en rotsblokken voor de bouw van Port 2002) steeg ook met 29,0%.

De overslag van ruwe petroleum daalde met 11,4%, ondermeer door de ongunstige conjunctuur en onderhoudswerken aan de Raffinerie de Normandie.

Calais (34.380.154 ton)

De trafiek van deze haven is vergelijkbaar met deze van Zeebrugge en kende een groei in het voorbije jaar van 32 mlj ton. Maar daarvan is 32 mlj ton ro-ro. Zij is de absolute winnaar in de Kanaalzone van de snelle overtocht naar Dover.

Duinkerke (47.585.275 ton)

Na Oostende is Duinkerke dit jaar de grootste groeier in de range met 7,1%. Zoals bijna overal steeg de containerbehandeling, in casu met 12,6%. Maar de motor van de heropstanding in de Kanaalvaart van deze haven en die in 1999 werd ingezet, zijn de twee veerdiensten op Engeland: Norfolkline (van Maersk) nu met 10 afvaarten per dag op Dover en de Dartline op Dartford (nabij Londen). De ro-ro trafiek steeg er dan ook verleden jaar met 29,4%.

Daarenboven werd nog een bijzonder efficiënt havenconcept ontworpen, waarbij een container- en ro-ro-terminal tegen elkaar aanleunen. Op een erachter gelegen terrein kunnen dan ook nog logistieke activiteiten ontwikkeld worden.

DUITSLAND

Hamburg (97.641.000 ton)

De stijging in Hamburg is vergelijkbaar met die van andere havens in de range, namelijk 5,7%. Dat is vooral te danken aan de sterke stijging van de containeroverslag van 14,9% (Antwerpen 14,2%). De vloeibare bulk daalde wel met 15% (verleden jaar was er een stijging van 17%!). Hamburg heeft intussen zijn nieuwe Altenwerden containerterminal in gebruik genomen. Die heel gesofisticeerde terminal beschikt over 2 portaalkranen met 2 trolleys. De oppervlakte ervan zal uitgebreid worden tot 150 ha en de jaarlijkse capaciteit kan oplopen tot 2,5 mlj TEU.

Bremen - Bremerhaven (46.558.000 ton)

De groei van deze haven met 0,9% is erg bescheiden in vergelijking met de rest van de range. Daarenboven bleef de stijging van de containerbehandeling ook beperkt tot 2,4%. Maar de overslag van nieuwe auto's steeg wel met 10% tot 1.300.000. Bremen blijft hierdoor een geduchte concurrent voor Zeebrugge.



De haven van Calais is onklopbaar voor de snelle overvaart naar Engeland met de ferries van P&O en SEAFRANCE. Deze laatste rederij bracht daardoor nieuwe, erg luxueuze schepen in de vaart, zoals te zien op deze foto.

T. Slabbynck

De T/S Paster Pype: eindelijk beschermd!

Op 29 maart 2002 bekrachtigde de Vlaamse Regering het decreet tot bescherming van het varend erfgoed met naam **Paster Pype**. Als tweede stap in de procedure werd op 4 april te Oostende de plechtige vaststelling van de (voorlopige) bescherming van dit vaartuig bekrachtigd door P. Van Grembergen, Vlaams minister van Binnenlandse Aangelegenheden, Cultuur, Jeugd en Ambtenarenzaken.

De T/S **Paster Pype**, genaamd naar een aalmoezenier die vorige eeuw opkwam voor de rechten van de vissers in 'Daens-stijl', was gedurende 30 jaar actief als hydrografisch schip bij het afbakenen van de bevaarbare passen en het opmeten van de zeebodem en zandbanken op de Vlaamse banken. Deze metingen werden dan op zeekaarten overgebracht. Achteraf werd het schip gebruikt als opleidingsschip voor zeeloodsen en dit tot halverwege de jaren '80.

Na zijn actieve dienst, werd het schip overgedragen in 1985 aan de jeugdgroeperingen van het Marine Cadetten Korps, die jammer genoeg omwille van te hoge onderhoudskosten het vaartuig niet zeewaardig konden houden zodat het in 1997 uit de vaart werd genomen.

Huidig hoofd van het tewerkstellings- en opleidingsproject De Maritieme Site Oostende (vzw.), ir.A. Nolf waaraan de P.Pype nu toevertrouwd is, zal hier verandering in brengen, weliswaar na een volledige opknapbeurt en mits aanpassingen aan de veiligheids- en leefnormen van vandaag.

Dankzij de financiële steun van de dienst Monumenten & Landschappen van de Vlaamse Gemeenschap en het Europees Sociaal Fonds, kunnen zijn mannen nu aan de slag om dit te concretiseren.

Dat de **Paster Pype** één van de oudste nog varende schepen van volledige Belgische (lees hoofdzakelijk Vlaamse) makelij is, onderstreept voor de Vlaamse Gemeenschap het



uitzonderlijk historisch belang van het vaartuig. Het schip, naar het ontwerp van de Belgische ingenieur Van Dijk, liep van stapel in 1948 bij Boelwerf te Temse. Behalve deze historische uniciteit legde minister Van Grembergen in zijn gelegenheidstoespraak ook de nadruk op het industrieel-archeologische belang van de **Paster Pype** ondermeer door het voortstuwingsaggregaat dat gemaakt werd volgens een origineel concept met 2 dieselmotoren van 270 pk -van het toenmalige Gentse bedrijf Anglo Belgian Cie- en 2 gelijkstroomgeneratoren; dezegeneratoren, toegeleverd door de Ateliers de Constructions Electriques de Charleroi -A.C.E.C- voorzagen de elektrische voortstuwingmotor van stroom.

Nog volgens minister Van Grembergen, houdt de bescherming als varend erfgoed en het toekomstige beheer van de **Paster Pype** de volgende krachtlijnen in:

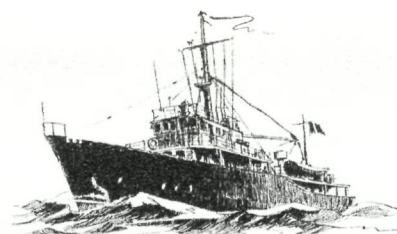
- het treffen van duurzame maatregelen voor onderhoud en restauratie,
- het treffen van passende maatregelen met betrekking tot de vaarbaarheid van het schip zonder de historische authenticiteit te belasten,
- het treffen van passende maatregelen die de historische authenticiteit

van het schip en de sociaal-culturele waarde van het vaartuig herwaarderden (...)

Naast de Vlaamse Gemeenschap (eigenaar van het schip) en de vzw. Maritieme Site Oostende-M.S.O., die instaat voor een flinke opknapbeurt, is er nog de vzw Paster Pype actief. Deze staat in voor de promotie van het erfgoed en van maritieme initiatie en/of opleiding van jeugdbewegingen. Er kan tevens beslist worden het schip ter beschikking te stellen van andere instanties in het kader van culturele manifestaties.

Welke echter de zeemanskwalificaties zijn die zullen geëist worden van diegenen die straks de brug bemannen om het schip veilig het zeegat te laten kiezen, is momenteel nog niet vastgesteld...

S.b.d.S.



KRONIEK VAN HET PERSONEEL - CHRONIQUE DU PERSONNEL

Zijn bevorderd tot de graad van (nieuwe graad, naam, datum benoeming):

Sont promu au grade de (nouveau grade, nom, date de nomination ou commissionnement):

BENOEMINGEN - PROMOTIONS

KTZ M. GODDYN	26-12-2002	2MR G. FRANCOIS	26-03-2003	1KC A. VAN AERSCHOT	26-03-2003
1LZ J. CLAEYS	26-03-2003	2MR D. HOUBOTTE	26-03-2003	1KC J. VAN BREE	26-03-2003
2EV B. LIEVIN	27-09-2002	2MR A. KOPARANIS	26-03-2003	1KC F. VAN MULLEM	26-03-2003
2VZ M. PIRARD	26-09-2002	2MR S. LEESON	26-03-2003	1KC P. VANDEKERCKHOVE	26-03-2003
2EV H. VERMEYLEN	27-09-2002	2MR M. LETTEN	26-03-2003	1KC G. VANDERPLANCKE	26-03-2003
OMC K. DE PREE	26-03-2003	2MR G. MASSON	26-03-2003	1KC K. VANHUYSE	26-03-2003
OMC R. LEGEIN	26-03-2003	2MR J.-C. NOEL	26-03-2003	1KC P. VERBURGH	26-03-2003
OMC J. VANEYGEN	26-03-2003	2MR G. PENDRY	26-03-2003	KMC L. DESAEVER	26-03-2003
OMC F. WILLAERT	26-03-2003	2MR J. POCHET	26-03-2003	KMC B. VAN BASSELAERE	26-03-2003
1MC R. CLYBOUW	26-06-2003	2MR B. SCHOTS	26-03-2003	QMT J. BOGAERT	26-03-2003
1MC G. DECEUNINCK	26-06-2003	2MR T. SCHROEYERS	26-03-2003	KMT D. CALLENS	26-03-2003
1MC J. LONNOY	26-03-2002	2MR D. SCHANTZELLE	26-03-2003	KMT C. CLOOSTERMAN	26-03-2003
1MR C. FALMAGNE	26-03-2001	2MR S. TAS	26-03-2003	KMT V. DAEMS	26-03-2003
1MR P. VAN DYCK	26-03-2001	2MR A. TRANNOY	26-03-2003	KMT N. DEBRUYNE	26-03-2003
1MR S. VANDENBILCKE	27-09-2001	2MR X. VAN GHEIDER	26-03-2003	KMT G. MAURISSE	26-03-2003
2MR J. BECKX	26-03-2003	2MR L. VAN GILS	26-03-2003	KMT C. STORM	26-03-2003
2MR J. BEECKMAN	26-03-2003	2MR K. VAN TIEGHEM	26-03-2003	QMT F. VANDAELE	26-03-2003
2MR S. BEKA	26-03-2003	2MR M. VANDENBOSCH	26-03-2003	1MT K. ABDESSELAMI	01-05-2003
2MR T. BERVOET	26-03-2003	2MR T. VANHERLE	26-03-2003	1MT J. CARTIAUX	01-01-2003
2MR G. BIGNERON	26-03-2003	2MR S. VERHELST	26-03-2003	1MT L. CLAEYS	01-02-2003
2MR C. BUYSSE	26-03-2003	2MR A. VERVOORT	26-03-2003	1MT K. DE MAERTELAERE	01-02-2003
2MR W. DE KETELAERE	26-03-2003	2MR D. VINCENT	26-03-2003	1MT D. DESMEDT	01-02-2003
2MR K. DEGOWIE	26-03-2003	1KC P. BILLIET	26-03-2003	1MT R. RIGHETTO	01-05-2002
2MR A. DEGROOTE	26-03-2003	1QC T. DIRKS	26-03-2003	1MT B. VANTIGHEM	01-03-2003
2MR F. DEVRIENDT	01-06-2002	1KC H. PIETERS	26-03-2003		
2MR A. DUMORTIER	26-03-2003	1QC C. TAVERNIER	26-03-2003		



MULTI n.v.
Scheepsbouwkundig
Studiebureau

Engineering - Planning
Budgettering - Berekeningen
Supervisie

Wij beschikken over volgende computersystemen:
Autocad, Microstation, Nupas.

Multi n.v., Kapelanielaan 13 D, 9140 Temse
 Tel. 0032 (0)3 710.58.10 Fax 0032 (0)3 710.58.11
 E-mail: info@multi.be Website: www.multi.be

AANLEGGEN VAN VREEMDE MILITAIRE SCHEPEN IN BELGIË

ESCALES DE NAVIRES MILITAIRES ETRANGERS EN BELGIQUE

Naam - Nom	Rompnummer Numéro de coque	Land Pays	Van - Du	Tot - Au	Haven - Port
FLAMING	621	POL	11/05/03	25/05/03	ZEEBRUGGE
BELLE POULE	A650	FR	19/05/03	22/05/03	BRUGGE
SACHSEN	F219	GE	20/05/03	21/05/03	ZEEBRUGGE
ARCTOWSKI	266	POL	12/07/03	13/07/03	ZEEBRUGGE
CARDIFF	D108	UK	12/07/03	13/07/03	ZEEBRUGGE
LODE	P-02	LAT	12/07/03	13/07/03	ZEEBRUGGE
NIAM		IRL	12/07/03	13/07/03	ZEEBRUGGE
PREMIER MAITRE L'HER	F792	FR	12/07/03	13/07/03	ZEEBRUGGE
RAIS CHARKAOUI	320	MOR	12/07/03	13/07/03	ZEEBRUGGE
URK	M861	NL	12/07/03	13/07/03	ZEEBRUGGE
VAN NES	F833	NL	12/07/03	13/07/03	ZEEBRUGGE
HELLEVOETSLUIS	M859	NL	25/08/03	26/09/03	ZEEBRUGGE

Met rust

Hiernavolgende officieren, onderofficieren en kwartiermeesters zijn onlangs met pensioen gegaan of zullen dit eerstdaags doen. De redactie wenst hen alvast veel succes toe.

Mise à la pension

Les officiers, sous-officiers et quartier-mâtres repris ci-dessous sont mis à la pension, ou prendront leur pension sous peu. La rédaction leur souhaite beaucoup de succès.



CPF J.P. HOSDAIN



MPC C. WALBRECQ



IOM P. BENOOT



IMP E. BOISTELLE



IMP J. COLLETTE



IMC W. DE MEESTER



IMC R. MAERTENS



MTC E. SIERON



MTC J. VERSTRAETE

10M R. BERTX

10M J. CHRISTIAEN

10M N. COENYE

10M R. DE WACHTER

1MC J. DELCULEE

1MC H. FOBERT-NOEL

1MC F. GERARD

SMU D. VILAIN

1MC R. ZONNEKEYN

1KC S. FRYCZE

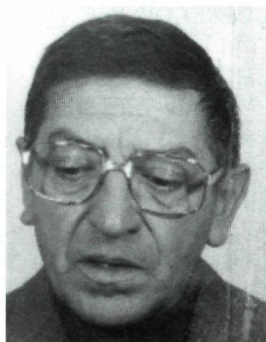
1KC M.-L. MICHIENSEN

1KC E. VERSTRYNGE

Met leedwezen melden wij U het overlijden van:



ADM (B.D.) L. LURQUIN



1MC(E.R.) J. LEVA

C'est avec beaucoup de regrets que nous vous faisons part du décès de:



1MC (B.D.) G. VAN HECKE

KMC Th. DIRCK

10M (B.D.) R. D'HONDT

1MC (B.D.) R. HEINE

1MC (B.D.) P. PARMENTIER

1MC(B.D.) L. ROTSART

1KC W. VAN DER EECEN

1QC M. M.LECLERCQ

Bemanningslid van de Wandelaar vermist op zee

Bij de terugkeer van de Wandelaar te Zeebrugge op 24 april na zijn deelname aan de 'Atlantic Challenge 2003', ontbrak een bemanningslid op het appel. Daags vóór de aankomst verdween inderdaad Kwartiermeester-chef Thierry Dirck, 36 jaar oud, in volle zee. Intensieve zoekacties met helikopters en verschillende schepen konden helaas niet baten.

De Wandelaar stond erop een laatste eer te betonen aan zijn verdwenen bemanningslid en nodigde op 20 mei jl. de naastbestaanden uit om op zee een bloemenkrans te werpen ter nagedachtenis van Thierry. Uiteindelijk werd zijn lichaam op 4 juni jl. teruggevonden op zee, zo'n 30 zeemijlen langs de kust van Sussex.

De redactie van Neptunus betuigt hierbij haar oprechte deelneming aan de familieleden en verwanten van Kwartiermeester-chef Thierry Dirck.

Un marin du Wandelaar porté disparu en mer

Rentré à Zeebruges le jeudi 24 avril dernier après avoir participé à l'exercice 'Atlantic Challenge 2003', le Wandelaar a accosté alors qu'un de ses membres d'équipage manquait à l'appel. Disparu en mer la veille du retour à Zeebruges, le Quartier-maître-chef Thierry Dirck était âgé de 36 ans. Les investigations menées en mer par les hélicoptères et plusieurs navires n'ont hélas rien donné.

Le Wandelaar a voulu rendre un dernier hommage à ce malheureux marin en conviant sa famille, le mercredi 20 mai dernier, à une sortie en mer. Une famille invitée à jeter une couronne de fleurs à la mer à la mémoire de Thierry. Son corps fut finalement retrouvé en mer, le 4 juin dernier, à 30 nautiques au large des côtes du Sussex.

La rédaction de Neptunus adresse ses sincères condoléances à la famille et aux proches du Quartier-maître-chef Thierry Dirck.

LEDEN WELDOENERS

MEMBRES BIENFAITEURS

ADRIAENSSENS A. Eerste meester-chef - TIELRODE
ARRIGHI D. - KRAAINEM
BAERT H. - HASSELT
BAES M. Eerste kwartiermeester-chef - OOSTENDE
BAEYENS Ch. Lieutenant de vaisseau 1e Cl. R.Hr.
HOUTAIN-LE-VAL
BEKAERT M.-P. - OUDENAARDE
BELLEMANS R. - TUBIZE
BERGEZ J. Capitaine de corvette - BRUGGE
BERO M. - OOSTENDE
BEULEN R. Luitenant-ter-zee 1e Kl. (b.d.) - VLISSEGEM
BIEBUYCK M. Erefregatkapitein - WAASMUNSTER
† BLASIN E. Capitaine de vaisseau (e.r.) - DION VALMONT
BODEN H. Kapitein-ter-zee (b.d.) - OOSTKAMP
BOECKMANS R. - AUDERGHEM
BOFFE A. - BRUXELLES
BOGAERTS R. - ST. MARIA-LIERDE
BONNEWIJN F. - TERVUREN
BORGHES B. Eerste meester-chef (b.d.) - BREDENE
BOURLET G. Oppermeester chef (b.d.) - GRIMBERGEN
BOYDENS-WOUTERS M. Mevr. Wwe. - OOSTENDE
BRUGMANS F. Kapitein-ter-zee (b.d.) - ANTWERPEN
BUSARD G. Capitaine de vaisseau (e.r.) - ERPS-KWERPS
CARLIER L. Erefregatkapitein - PARIS
CEUX J. Flottielje admiraal (b.d.) - OOSTENDE
CHOPRIX S. Capitaine de corvette - BRAINE LE CHATEAU
CLAEYS Ch. - KNOKKE-HEIST
CLAREMBEAUX M. - AYWAILLE
COGGHE C. Eerste matroos - OOSTENDE
COLLETTE J.-M. Maître principal - OOSTENDE
CORPS DES CADETS DE MARINE - LIEGE
COURTENS F. Maître principal (e.r.) - OOSTENDE
CUVELIER J. Eerste meester-chef (b.d.) - OOSTENDE
CUYPERS R. Kapitein-ter-zee (b.d.) - BRUGGE
DANGOTTE J. - BOUSVAL
DEBBAUT A. - OOSTENDE
DE BRUYNE J.-P. Lieutenant de vaisseau 1e Cl. R.Hr.
BRUXELLES
DECLERCK F. Luitenant-ter-zee
LANGEMARK-POELKAPELLE
DE CLOEDT J.-J. Chevalier - BRUXELLES
DE DECKER J. Fregatkapitein (R) - GENT
de DECKER de BRANDEKEN J.M. Lieutenant de vaisseau 1e Cl. R.Hr.
BRUXELLES
DE DEYNE-DEN DOOVEN E. Ereluitenant-ter-zee 1e Kl.
OOSTAKKER
DEFEYT A. - BRUXELLES
DE GRAVE J.-P. - RHODE-ST-GENESE
DEHAENE-VERBEKE J.-L. Burgemeester - VILVOORDE
de HEMPTINNE Lieutenant de vaisseau 1e Cl. R.Hr.
SERVILLE
DE JONGHE M. Fregatkapitein SBH - ANTWERPEN
DE KIMPE E. - RUPELMONDE
DELAHAYE P. Ereluitenant-ter-zee 1e Kl. - WATERLOO

DE MEERSMAN R. Eerste meester chef (b.d.) - OOSTENDE
DE METS A. Luitenant-ter-zee 1e Kl. - VARSENARE
DE MEYER L. - WUUSTWEZEL
DENAUIW J.-L. Eerste meester chef - SNELLEGEEM
DEPOORTER V. HOEVENEN
DEROO J. - DESTELBERGEN
DESABLENS J. Premier maître-chef (e.r.) - BRUXELLES
DESAEGER R. - BRAINE-L'ALLEUD
DESMET R. Eerste meester-chef (b.d.) - ANTWERPEN
DESWAENE J.-L. - BRUXELLES
DE VALKENNEER F. - WATERLOO
DE VOLDER J. Tweede meester - BRUGGE
DE WACHTER M. - MERKSEM
DHONT A. Capitaine de frégate R. Hr. - BRUXELLES
DHONT G. - LIMELETTE
D'HOOGH Ch. Capitaine de frégate R.Hr. - BRUXELLES
DUHOUX J.M. - KNOKKE-HEIST
DUINSLAEGER M. Divisieadmiraal (b.d.) - OOSTENDE
DUMONT R. - GENT
D'URSEL A. Comte - MOULBAIX
DUSAUCOIS J.CL. - LESSINES
ELLEBOUDT A. Luitenant-ter-zee (R) - HULDENBERG
ESCH P. - BRUXELLES
FAICT M. - BRUGGE
FALASCA A. - CHIEVRES
FASBENDER B. - PARIS
FILIAERT A. - LAARNE
GELUYCKENS D. Amiral de flottille (e.r.) - BRUXELLES
GERARD L. Maître principal (e.r.) - OOSTENDE
GHEYSSENS G. - ITTERBEEK
GODDAERT M. - EKEREN
GOETHALS W. Flottielje admiraal - VINKT
GOMAND J.-M. - CORTIL-NOIRMONT
GOUSSAERT F. Fregatkapitein - ST.-STEVENS-WOLUWE
GROESEMAM M. - IXELLES
HACHA Ch. - HERENT
HEINEN J.-P. Lieutenant de vaisseau 1e Cl. (R) - BRUXELLES
HELLEMANS M. Vice-admiraal - ANTWERPEN
HENDRIKS R. Kwartiermeester-chef (b.d.) - BREDENE
HENROTEAUX A. - HOUFFALIZE
HERBOTS P. - HASSELT
HERKENS H. Eerste meester-chef (b.d.) - OOSTENDE
HERMIS SODALES - OOSTENDE
HERNOU R. - BRUGGE
HERTELEER W. Admiraal (b.d.) - OOSTENDE
HEUSDENS R. - STOU MONT
HOEBEKE E. - ONZE-LIEVE-VROUW-WAVER
HOREMANS W. Luitenant-ter-zee 1e Kl. - OOSTENDE
HOUZEAU DE LEHAIE CL. Lieutenant de vaisseau 1e Cl. R.Hr.
MONS
HUGET P. Fregatkapitein (R) - ITTERBEEK
HUYLENBROECK P. - HEIST-OP-DEN-BERG
IMMOVA - BORGERHOUT
JACOBS C. Kapitein-ter-zee SBH (b.d.) - MORTSEL
JACOBS W. Fregatkapitein (R) - WOMMELGEM
JANSSENS F. Erefregatkapitein - MERKSEM
JANSSENS P. - KAPELLEN
KONINCKX C. Professor - ANTWERPEN
LAMBRECHT Ph. Capitaine de corvette (R) - TENNEVILLE
LAMBRECHT Th. Capitaine de frégate R.Hr. - BRUXELLES
LAMBRECHTS L. - STABROEK

LATINIS P. - WEZEMBEEK OPPEM
 LAUWERS R. - ANTWERPEN
 LEFEVRE-SEYNAEVE C. Mevr. Wwe. - OOSTENDE
 LEJUSTE R. - RENAIX
 LEKEUX R. - OTTIGNIES
 LENOIR F. Capitaine de frégate R.Hr. - LA HULPE
 LEULIER-DUBOIS J. Capitaine de frégate R.Hr. - KAIN
 LEVEAU P. Capitaine de frégate R.Hr. - LINKEBEEK
 LIPPEVELD L. - ANTWERPEN
 †LURQUIN L. Amiral de division (e.r.) - BRUXELLES
 MADOU M. - NIEUWPOORT
 MAES E. Erefregatkapitein - AALST
 MAES F. - BRASSCHAAT
 MARINE CLUB OOSTENDE - OOSTENDE
 MARSIA L. Capitaine de frégate - VIRGINAL-SAMME
 MASQUELIN J.-J. Capitaine de frégate R.Hr. - BRUXELLES
 MATHOT A. Capitaine de frégate (R) - HOFSTADE
 MEES E. Luitenant-ter-zee 1e Kl. (b.d.) - OOSTENDE
 MICHIELSENS M. Ere Eerstemeester-chef - ST. ANDRIES
 MOULART Ph. Capitaine de frégate R.Hr. - BRUXELLES
 MULTI N.V. - KRUIBEKE
 NACHTERGAELE G. - ANTWERPEN
 NATIONALE VERENIGING OUDGEDIENDEN ZEEMACHT
 KEMPEN - GEEL
 NAVDETANT - ANTWERPEN
 NYSSSEN L. - VERVIERS
 OFFERMANS Eerste meester-chef (b.d.) - ST.-KRUIS
 PANESI R. - OOSTENDE
 PELS A Kapitein ter lange omvaart - ANTWERPEN
 PERSOONS J. Erefregatkapitein - WEERT
 PIERARD R. - JAMBES
 PIRONGS P. - TONGEREN
 POELMAN P. Fregatkapitein (R) - DRONGEN
 POULLET E. Vice-admiraal (b.d.) - BRUGGE
 PRAET P. Eerste Luitenant-ter-zee(R) - DRONGEN
 PUTZEYS R. Luitenant-ter-zee 1e Kl. (b.d.) - OOSTENDE
 QUAGHEBEUR M. Erefregatkapitein - JABBEKE
 RASQUIN R. - BRUXELLES
 RASSCHAERT A. Erefregatkapitein - OOSTENDE
 RAVET L. - BRUXELLES
 ROYAL YACHT CLUB BELGIE - ANTWERPEN
 SANDRAS Ph. - BREDENE
 SAUSSEZ G. - REBECQ
 SAUWEN J. - BRUXELLES
 SEBRECHTS M. Capitaine de corvette (R) - BREDENE
 SEVERIN R. - BRUXELLES
 SIEGERS A. - TURNHOUT
 SIMONS J.M. Eerste meester-chef (b.d.) - OOSTENDE
 SMET R. Professor Kapitein ter Lange Omvaart - KAPELLEN
 SPEIDEL J.P. - BRUXELLES
 STEVENS-DEWILDE J. - KOKSIJDE
 STIENNON D. Maître - HEIST-AAN-ZEE
 SUYS S. Korvetkapitein - ASSEBROEK
 TERPOUGOFF A. - LA HULPE
 THIBAUT DE MAISIERES Ch. Amiral de division (R)
 BRAINE L'ALLEUD
 THISSEN J. Erefregatkapitein - GENT
 THOELLEN G. - KOERSEL
 THYS R. - EDEGEM
 TOREMANS G. - KESSEL-LO

TRUSSART B. - BRUXELLES
 VALCKE L. - MALDEGEM
 VAN AVERMAET-GERMONPRE M. Weduwe Erefregatkapitein
 OOSTENDE
 VAN BELLINGEN R. - COURCELLES
 VAN BOECKEL C. Capitaine de corvette (e.r.) - LASNE
 VAN BUSSEL M. Fregatkapitein MAB dr. - GENT
 VAN CAMPENHOUT R. Capitaine de corvette (R)
 COURT ST. ETIENNE
 VAN DE GINSTE J. - ASSEBROEK
 VANDENBERGHE F. - MUIZEN
 VANDEN BOGAERDE G. - KORTRIJK
 VAN DEN BOSSCHE P. - MECHELEN
 VAN DEN BRANDE G. Luitenant-ter-zee (R) - LIER
 VAN DEN BULCK P. Fregatkapitein (R) - ANTWERPEN
 VAN DER BEKEN - BOUSSU
 VANDERBEKEN Ch. - ITTERBEEK
 VANDERPERREN F. Korporaal Chef (b.d.)
 STERREBEEK-ZAVENTEM
 VANDERSTAPPEN R. Erefregatkapitein - KEERBERGEN
 VAN DE VELDE D. - BRUXELLES
 VAN DE WALLE B. Erefregatkapitein
 CONCARNEAU FINISTERE - FRANCE
 VANDOMMELE H. Kwartiermeester (b.d.) - IZEGEM
 VAN GELDER A. Luitenant-ter-zee 1e Kl. (R) - ANTWERPEN
 VAN GOETHEM R. - SINT-NIKLAAS
 VANHAEKENDOVER M. Kapitein-ter-zee - MIDDELKERKE
 VANLERBERGHE G. Capitaine de vaisseau (R) - OOSTKAMP
 VAN NECK D. - AALST
 VERENIGING OUDGEDIENDEN VAN DE ZEEMACHT
 ANTWERPEN
 VERHEYDEN - BRUXELLES
 VERHULST M. Amiral de division (e.r.) - OTTIGNIES
 VERRIEST Huguette - OOSTKAMP
 VERSTRAETE L. - ST. PIETERS WOLUWE
 VERSTREPEN W. Vaandrig-ter-zee (R) - ANTWERPEN
 VOGELS A. Eerste meester-chef (b.d.) - GENT
 VOITH S.A. - BRUXELLES
 VRIENDENKRING GEPENSIONNEERDEN ZEEMACHT
 OOSTENDE
 YACHT CLUB DE LA HAUTE MEUSE ASBL - WAULSORT
 YACHT CLUB DE LA HAUTE SAMBRE
 HAM-SUR-HEURE
 WINDMEULEN A. Maître principal (e.r.) - OOSTENDE
 ZEILCENTRUM MARINE - OOSTENDE
 ZOETE M. - OOSTENDE

Afgesloten op datum van 12 juni 2003

Clôturé à la date du 12 juin 2003

Systèmes avioniques pour l'hélicoptère naval NH 90

Le NH 90, le dernier-né de la famille d'hélicoptères de EADS, a été conçu dans sa version navale afin d'effectuer des missions de guerre d'anti sous-marin (ASW), de guerre d'anti-surface (ASUW), de recherche et sauvetage (SAR), de ravitaillement vertical (VERTREP) et le transport des troupes.

La grande fiabilité et l'efficacité de l'hélicoptère NH 90 est entre autre garantie par l'incorporation des sous-systèmes sur mesure de EADS Airborne Systems :

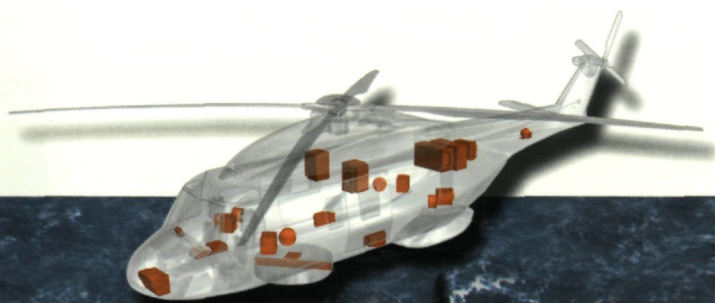
- Systèmes d'autoprotection de guerre électronique (EW)
- Systèmes de gestion de mission
- Radar de surveillance maritime multimode
- Radar anti-collision
- Equipements avioniques
- Communication & identification tactique
- Systèmes de support de mission

Luchtvaartelektronica systemen voor de NH 90 marinehelikopter

De NH 90, de jongste telg uit de EADS helikopterfamilie, werd in de marineversie ontworpen voor het uitvoeren van opdrachten voor onderzeebootbestrijding (ASW), de bestrijding van oppervlakteschepen (ASUW), opsporing en redding (SAR), verticale bevoorrading (VERTREP) en voor het troepentransport.

De grote betrouwbaarheid en efficiëntie van de NH 90 helikopter wordt onder meer gewaarborgd door op maat gesneden ingebouwde subsystemen van EADS Airborne Systems:

- Elektronische afweersystemen (EW)
- Systemen voor vluchtprofielbeheersing
- Maritieme multimode toezichtradar
- Botsingwaarschuwingsradar
- Avionica uitrustingen
- Tactische communicatie en identificatie
- Systemen voor opdrachtondersteuning



Complete Avionics Subsystems

EADS Systems & Defence Electronics
Belgium NV
S&DE Belgium
Siemenslaan 16
B-8020 Oostkamp
Tel. ++32 (0) 50 . 831-802
Fax ++32 (0) 50 . 831-803
www.sysde.eads.net